

**Undantag från Sáo samt särbestämmelser för
vissa bandelar eller driftplatser.**

Särskilda föreskrifter för bansträckor med automatisk
linjeblockering.

A. Allmänna föreskrifter.

1. För blocksträckorna gällande huvud- och dvärgsignaler äro försedda med märktavlor enligt säo § 10: 10. Orienteringsmärken enligt säo fig. 46 b äro uppsatta på försignalavstånd framför signalerna, dock icke när märket skulle komma att stå på stationsområde.

2. Då tåg föres förbi blocksignal som enligt linjebeskrivningen kontrollerar signalerna mot vägen (automatiska fällbommar) vid vägkorsning utan att körsignal visats med för sträckan gällande huvud- eller dvärgsignal, skall vid tågets framförande räknas med möjligheten, att signalet mot vägen icke fungerar (bommarna ej är fällda).

Då tåg införes på blocksträcka, på vilken växel är belägen utan att körsignal visats med för blocksträckan gällande huvud- eller dvärgsignal, skall räknas med möjligheten, att växeln ligger fel eller att tågvägen ej är hinderfri.

3. Signaltelefoner äro uppsatta vid blockposterna och anslutna till signaltelefonledningen, som i regel även användes för tåganmälan mellan närmaste bevakade stationer. Innan uppringning sker från dylik telefon, skall i mikrotelefonen avlyssnas, huruvida annat samtal pågår på linjen förbi apparaten. Sedan det konstaterats, att annat samtal ej pågår, och mikrotelefonen upphängts på sin plats, utdrages knappen N vid telefonering norrut och S vid telefonering söderut, varefter uppringning sker genom en lång signal, som gives med induktorveven.

Om ringklockan vid apparaten icke ljuder, kan linjen vara bruten på grund av att samtal pågår från en närmare stationen belägen blockpost. Påringningen skall då upprepas efter en stund.

Efter slutad telefonering skall mikrotelefonen upphängas på sin plats och *dörren till apparaten stängas*. Om man ej stänger luckan, förhindras all telefonering förbi platsen. Det är därför viktigt att dessa anvisningar ej åsidosättas.

B. Lokps har ej underrättats om att blockpost är i olag.

När tåget stannat vid blp framför huvud- eller dvärgsignal, som visar "stopp", otydlig, oriktig eller ofullständig körsignal eller är släckt, skall föraren efter högst 2 min. ringa upp tkl personligen på närmaste bevakade station i tågets väg. Föraren skall därvid uppge blp namn, tågnummer och spår, varå tåget stannat, tkl skall uppge stationens namn, varjämte båda uppge titel och namn. Sedan tkl förvässat sig om att föregående tåg på samma spår inkommit, att växling ej pågår vid lastplats på blocksträckan, och om han ej heller vet om annan orsak att kvarhålla tåget, får han lämna föraren tillstånd att fortsätta över blocksträckan till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Kan förbindelse ej erhållas med signaltelefon, får föraren efter 10 min. framföra tåget till nästa huvud- eller dvärgsignal.

Tågets hastighet får i dessa båda fall ej överstiga 30 km/tim och skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, så att tåget skyndsamt kan stanna, om hinder för tågets framförande upptäcker, t. ex. fordon i spåret, rälsbrott, fellagd växel, öppen bro eller utebliven stoppsignalering mot vägen vid vägkorsning med ljud- och ljussignaler.

C. Lokps har underrättats, att linjeblockering på viss stationssträcka är ur bruk.

1. Tåganmälan.

Tåganmälan skall utväxlas enligt såo § 59: 7, avd. III, "Klart O till N" får ej lämnas för det första tåget på spår, vars linjeblockering är ur bruk, förrän visshet vunnits, att växlar vid mellanliggande dpl ligga i rätta lägen för huvudspåret samt äro låsta eller bevakade och ej komma att omläggas. Tåganmälan skall kompletteras med orden: "Växlarna vid — — ligga i rätta lägen".

2. Ordergivning.

Alla berörda tåg skola ges order på S 11 om avgångssignal av tkl och att linjeblockeringen är ur bruk, varjämte under "Annat besked" anges: "Nedsatt sth enl. S10". I förekommande fall ges även order på S11 om att vakt postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.

På S10 ges order antingen

a) om nedsatt sth till 30 km/tim, därest linjeblockeringen är ur bruk av orsak, som är obekant för tkl, varvid under "Annat besked" anges: "På bstr — — — sth 30 km/tim. Linjeblockeringen är ur bruk av obekant orsak", eller

b) om nedsatt sth enligt såo över lastplats, där växlar och spårspärrar normalt äro förreglade genom huvud- eller dvärgsignal vid blp, därest linjeblockeringen är ur bruk av orsak, som är känd för tkl och som ej kräver hastighetsnedsättning på andra delar av stationssträckan. Under "Annat besked" anges härvid: "Vid — — — sth 40 km/tim. Oförreglad motväxel. Vid — — — sth 70 km/tim. Oförreglad medväxel, som är låst".

I förekommande fall ges även order på S10, att vakt ej postar vid vägkorsning, där säkerhetsanordningen ej fungerar.

3. Tågs framförande.

När tps erhållit order enligt 2 ovan, får tåg framföras förbi huvud- eller dvärgsignal vid blockpost, oavsett den signalbild som visas. Skärpt uppmärksamhet skall iakttagas, så att tåget skyndsamt kan stanna, om hinder för tågets framförande upptäcker. Har order enligt 2 a) om nedsatt sth till 30 km/tim erhållits, gäller hastighetsnedsättningen över hela den blocksträcka, till vilken riktig, tydlig och fullständig körsignal ej visas vid blockpost.

När infartssignal vid bevakad dpl visar "stopp", gäller såo § 72: 10 och vid obevakad station såo § 92: 3.

Framförande av A- och B-fordon på tågspår (Såo § 33 mom. 2).

Vid nedannämnda stationer erfordras medgivande av tågklarare eller ställverksvakt för framförande av A- och B-fordon på tågspår: Trelleborg C och F, Lundavägen, Malmö C, Malmö gbg, Arlöv, Lund C (för fordon från uppspåret Uppåkra—Lund C skall medgivandet inhämtas innan fordonet framgår till växel 80 a), Eslöv, Hässleholm, Kävlinge, Teckomatorp, Billeberga och Landskrona.

Tågs intagande vid Arlöv.

Styrelsen har medgivit sådant undantag från Såo § 57, att, samtidigt med att tåg från Lomma intages på spår 2 eller 3 i Arlöv, därstädes må på spår 1 eller A intagas tåg, som ankommer på uppspåret från Malmö C och som skall göra uppehåll i Arlöv.

Visande av körsignal för utfart vid Arlöv.

Åt genomfartståg från Malmö Central och Malmö godsbangård må utan hinder av Såo § 51: 2 körsignal visas med infartssignalen i Arlöv, utan att utfartssignalen dessförinnan ställts till kör.

Tågs intagande vid Lund C.

Styrelsen har medgivit följande undantag från Sö § 57 att tillämpas vid Lund C.

- 1) Tåg från Vallkärra får intagas på spår 6 eller 7 samtidigt som tåg från Uppåkra intages på spår 1, 2, 3, 4 eller 5.
Spårspärrarna nr 66 skola härvid ligga i uppfällt läge.
- 2) Tåg från Vallkärra får intagas på spår 2 samtidigt som tåg från Uppåkra med fast uppehåll vid Lund C intages på spår 5.
- 3) Tåg från Uppåkra får intagas på spår 6 samtidigt med att tåg mot Vallkärra avsändes från spår 5.

Tågs intagande vid Eslöv.

Styrelsen har medgivit följande undantag från sö § 57 att tillämpas vid Eslövs station.

Tåg med fast uppehåll får intagas på tågväg C 1 (spår 4) samtidigt som tåg får intagas på tågvägarna U2 (spår 8) eller U3 (spår 9) trots att tågvägarna äro fientliga i södra änden av bangården.

Undantaget har tillkommit för att undvika de stora olägenheter, som uppstå, om i synnerhet tunga godståg måste stoppas i stigningen utanför södra infartssignalen för tåg från Örtofta och har kunnat medgivas med hänsyn till att spår 4 är försett med huvudsignal för utfart och att avståndet mellan denna och de fientliga tågvägarnas skärningspunkt är så pass stort som 320 meter.

Ändring av ordningsföljden mellan tåg, som framgå på sträckan Malmö C—Arlöv (undantag från sö § 78).

Tågklarerarna vid *Malmö C* och *Arlöv* må vid behov överenskomma om ändrad tågföljd mellan tåg i samma riktning, vilka icke båda framgå även på linjen *Arlöv—Åkarp* eller båda på linjen *Arlöv—Lomma*.

Härvid skall förfaras sålunda:

1. Anser tkl, att ordningsföljden mellan ett försenat tåg (02) och annat tåg (04) bör ändras på stationen skall han snarast möjligt samråda med tkl på den andra gränsstationen (A).
2. När överenskommelse träffats om den ändrade tågföljden skall tkl på begynnelsestationen sända vso (S 8) enligt formuleringen: "Tåg 02 går efter 04 till A".
Vso innebär, att 02 skall gå närmast efter 04 till A. Övriga tågs förut bestämda lägen i förhållande till 04 ändras ej genom ordern.
I övrigt skall sö § 78 tillämpas.

Tågpersonalens kontroll av tågföljden Malmö gbg—Arlöv (undantag från sö § 67:1 och 8).

Tågpersonalens kontroll av tågföljden på linjen *Malmö gbg—Arlöv* bortfaller, då linjeblockeringen är i bruk.

Ändring av ordningsföljden mellan tåg, som framgå på sträckan Malmö godsbangård—Arlöv (undantag från sö §§ 77 och 78).

Tågklarerarna vid *Malmö godsbangård* och *Arlöv* må vid behov överenskomma om ändrad tågföljd mellan tåg, som icke båda framgå även på sträckan *Arlöv—Lomma*.

Härvid skall förfaras sålunda:

A. Ändrat möte.

1. Anser tkl i N (= nya mötesstationen), att möte bör ändras, skall han snarast möjligt samråda med tkl på den förutvarande mötesstationen (F) om mötets förläggande till N.
2. Har överenskommelse träffats mellan tkl, om att mötet bör förläggas till N, skall tkl i N avsända verkställighetsorder (vso) enligt S 8 till F.

Den nya ordningsföljden är därmed fastställd.

Om linjeblockeringen är i bruk, skall mötesändringen icke delgivas tågpersonalen på berörda tåg och bortfaller tågpersonalens möteskontroll (sö § 67:1 och 8) vid *Malmö gbg* för tåg mot *Arlöv* och vid *Arlöv* för tåg mot *Malmö gbg*.

I övrigt skall sö § 77 tillämpas.

B. Ändrad ordningsföljd mellan tåg i samma riktning.

1. Anser tkl, att ordningsföljden mellan ett försenat tåg (02) och annat tåg (04) bör ändras på stationen, skall han snarast möjligt samråda med tkl på den andra gränsstationen (A).
2. När överenskommelse träffats om den ändrade tågföljden skall tkl på begynnelsestationen sända vso (S 8) enligt formuleringen: "Tåg 02 går efter 04 till A".
Vso innebär, att 02 skall gå närmast efter 04 till A. Övriga tågs förut bestämda lägen i förhållande till 04 ändras ej genom ordern.
I övrigt skall sö § 78 tillämpas.

Ändring av möte eller förbigång mellan tåg, som båda framgå även på bansträckan *Arlöv—Lomma* skall ske enligt sö §§ 77 och 78.

Utväxlande av tåganmälan Malmö C—Fosieby och Lönngatan—Hindby (undantag från sö § 59:7 II A).

Tåganmälan "O ut" och "O in i N" skall utväxlas för alla tåg mellan *Malmö C—Lundavägen*, *Lundavägen—Lönngatan*, *Lönngatan—Fosieby* och *Lönngatan—Hindby*.

(Automatisk linjeblockering *Malmö C—Lundavägen—Lönngatan—Fosieby/Hindby*).

Tågpersonalens kontroll av tågföljden vid Lundavägen, Lönngatan, Fosieby och Hindby (undantag från säo § 67:1 och 8).

Tågpersonalens kontroll av tågföljden bortfaller vid följande stationer, då den automatiska linjeblockeringen är i bruk:

Lundavägen för tåg mot Lönngatan			
Lönngatan	”	”	Lundavägen
”	”	”	Hindby
”	”	”	Fosieby
Fosieby	”	”	Lönngatan
Hindby	”	”	Lönngatan.

Ändring av ordningsföljden mellan tåg på bstr Malmö gbg/C—Lundavägen—Lönngatan—Fosieby/Hindby (undantag från säo §§ 77 och 78).

Tågklarerarna vid Malmö C, Malmö gbg, Lundavägen, Lönngatan, Fosieby och Hindby må vid behov överenskomma med nästa bevakade station inom i rubriken angivet område om ändrad tågföljd mellan tåg, som icke båda framgå även

- 1) bortom Lundavägen riktning Sege,
- 2) ” Fosieby ” Trelleborg resp.
- 3) ” Hindby ” Svedala.

Detta undantag må tillämpas även vid ändring av tågföljden mellan Malmö C och Lundavägen vid enkelspårdrift.

Härvid skall förfaras sålunda:

A. Ändrat möte.

1. Anser tkl i N (= nya mötesstationen), att möte bör ändras, skall han snarast möjligt samråda med tkl på den förutvarande mötesstationen (F) om mötets förläggande till N.
2. Har överenskommelse träffats mellan tkl, om att mötet bör förläggas till N, skall tkl i N avsända verkställighetsorder (vso) enligt S 8 till F.

Den nya ordningsföljden är därmed fastställd.

När den automatiska linjeblockeringen är i bruk skall tps icke delges kvarhållningsorder (S 9) eller verkställighetsorder (S 8) utom beträffande mötesändringar mellan Lundavägen och Malmö gbg där linjeblockering saknas. (Se undantag från säo § 67:1 och 8 ovan).

I övrigt skall säo § 77 tillämpas.

B. Ändrad ordningsföljd mellan tåg i samma riktning.

1. Anser tkl, att ordningsföljden mellan ett försenat tåg (02) och annat tåg (04) bör ändras på stationen skall han snarast möjligt samråda med tkl på den andra gränsstationen (A).

2. När överenskommelse träffats om den ändrade tågföljden skall tkl på begynnelsestationen sända vso (S 8) enl. formuleringen: ”Tåg 02 går efter 04 till A”. Vso innebär, att 02 skall gå närmast efter 04 till A. Övriga tågs förut bestämda lägen i förhållande till 04 ändras ej genom ordern.

I övrigt skall säo § 78 tillämpas.

Undantag från säo § 99:1 beträffande bemanningen av lokalgodstågen på bansträckan Landskrona—Billeberga.

Styrelsen har medgivit, att lokalgodstågen 7889 och 7890, som drages av enbemannat ellok, få framföras utan särskild tågchefhavare även om tågets axelantal överstiger 14. Största tågvikten beräknas med ledning av nedanstående tabell.

Stigning ‰	Största tillåten tågvtikt för lok litt.							
	D	Ha	Hb	Hc	Hd	Hg	Hg2	Ub
5.0	580	575	580	680	710	720	720	540
4.0	600	590	600	700	730	740	740	550
3.0	620	610	620	720	750	770	765	570
2.0	640	630	640	740	770	790	790	580
1.0	660	650	660	770	800	830	815	590

Undantag från säo § 99:1 beträffande bemanningen av de lokomotordragna lokalgodstågen på bansträckan Malmö gbg—Lomma.

Styrelsen har medgivit, att i de lokomotordragna lokalgodstågen på sträckan Malmö godsbangård—Lomma axelantalet får överstiga 14 utan att därför särskild tågchefhavare behöver medfölja.

Stationer vid bansträcka med automatisk linjeblockering, där enligt trafikinspektörens bestämmande avgångssignal skall givas: (säo § 67:3)

a) till genomfartståg:

Vid Fosieby, Hindby, Lönngatan och Lundavägen skall avgångssignal givas av tågexpeditör, även då den automatiska linjeblockeringen är i bruk.

Vid Arlöv resp. Lomma skall avgångssignal givas av tågexpeditör, även då den automatiska linjeblockeringen är i bruk.

b) till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll:

Vid Fosieby, Hindby, Lönngatan, Lundavägen, Åkarp, Stångby, Örtöfta, Stehag, Höör, Tjörnarps och Sösdala givas avgångssignal av tågexpeditör till tåg med fast uppehåll eller behovsuppehåll, även när den automatiska linjeblockeringen är i bruk.

Huvudsignal (dvärgsignal) som kontrollerar signaleringsanordning vid vägkorsning eller förreglar växlar och spårspärrar på linjen vid bandelar utan automatisk linjeblockering.

Då tåg föres förbi huvudsignal (i regel utfartssignal), som enligt linjebeskrivningen *kontrollerar signalerna mot vägen vid vägkorsning*, utan att körsignal visats med signalen i fråga, skall vid tågets framförande räknas med möjligheten att signaleringen mot vägen ej fungerar.

Då tåg föres förbi huvudsignal (dvärgsignal), som enligt linjebeskrivningen *förreglar växel (växlar) och spårspärr (spårspärrar)* på linjen, utan att körsignal visats med signalen i fråga, skall vid tågets framförande räknas med möjligheten att växeln (växlarna) ligger fel eller att tågvägen ej är hinderfri.

Tkl, som fått kännedom om att sådan huvudsignal som här avses ej kan visa körsignal, skall ombesörja ordergivning enligt såo §§ 26: 2 och 52: 5.

Upptäcker lokps att signaleringsanordning vid vägkorsning ej fungerar och vakt ej postar eller att växlar (spårspärrar) vid driftplats på linjen intager felaktiga lägen, skall föraren om han ej erhållit order enligt ovan anmäla felet till tkl på nästa station. Genomfartståg skall stanna för sådan anmälan.

När säkerhetsanläggning är i olag vid *signalplats*, vars huvudsignaler har till uppgift att skydda vägkorsning (vägkorsningar), skall föreskrifterna på sid. 145 gälla.

För bandelar med automatisk linjeblockering hänvisas till sid. 165.

Användande av T-semafor (undantag från såo § 7).

T-semafor finnes vid följande platser, ehuru mer än en växel finnes i huvudspåret vid platsen ifråga: Höjebro, Bjärsjö, Ljunghusen och Skanör. (Sty skr Dbr S 133 3/47).

Framförande av triangelmärkta vagnar i persontåg (undantag från såo § 43).

Triangelmärkta vagnar få framföras i persontåg, vars största tillåtna hastighet ej överstiger 40 km/tim, på bansträckorna Börringe—Smygehamn och Vellinge—Falsterbo. (Sty skr Dbr S 155/48.)

Användande av säkerhetsspår som sidospår (undantag från såo § 56: 5).

Östra säkerhetsspåret vid Klaffbron över Falsterbokanalen på bandelen Höllviksnäs—Ljunghusen må tillfälligtvis användas såsom sidospår under iakttagande av nedanstående föreskrifter:

Utan hinder av föreskrifterna i säkerhetsordningen får det östra säkerhetsspåret vid klaffbron tillfälligt användas som sidospår på linjen.

I anledning härav äro följande anordningar vidtagna:

en icke förreglingsbar spårspärr med lås, vars nyckel ej kan lösas ur låset, med mindre spärren intager hinderläge, är anbringad på säkerhetsspåret;

en låsbar spärrbom har anskaffats.

När säkerhetsspåret användes som uppställningsspår för vagnar, skall spårspärren läggas i hinderläge och spärrbommen placeras vid sista vagnen (närmast skyddsväxeln) och låsas såväl till rälisen som till vagnens hjul medelst kätting.

Nycklarna till spårspärren och spärrbomslåset skola förvaras på Ljunghusens station, där även spärrbomsanordningen förvaras, när den ej är i användning. Under den tid av året, då Ljunghusen är obebod, skola nycklarna till spårspärren och spärrbomslåset förvaras på Vellinge station samt spärrbomsanordningen hos sträckvakten i Ljunghusen.

Sträckvakten skall av stf Ljunghusen resp. stf Vellinge beordras närvara vid de tillfällen, då vagnar skola avställas eller avhämtas på sidospåret, och det åvilas sträckvakten att därvid handhåva nycklarna till spårspärr och spärrbomsanordning.

I samband med inspektionen av banan skall jämväl inspektion av östra säkerhetsspåret vid klaffbron ske, samt tillses, att föreskrivna försiktighetsmått äro vidtagna till förhindrande av att på spåret eventuellt avställda fordon komma i drift.

Uttagning av vagnar till ifrågavarande säkerhetsspår får äga rum endast för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens räkning.

Vagnuttagningsavgifter skola av Ljunghusen resp. Vellinge uttagas i enlighet med gällande bestämmelser härom. (Sty skr Dbr S 120/43.)

Bestämmelser om tåganmälan m. m. på bandelarna Börringe—Smygehamn och Trelleborg Ö—Rydsgård.

A. Bandelen Börringe—Smygehamn:

Tåganmälan skall äga rum för samtliga tåg vid Börringe, Anderslöv, Jordberga, Klagstorp och Smygehamn.

Driftplats utan tåganmälan är även obebod. Styrelsen har medgivit att Smygehamn får lämnas obebod, varvid tågen skola expedieras enligt följande instruktion.

Tåg med udda nummer.

När tkl i Klagstorp förväntat sig om att hinder ej möter för tågs gång till Smygehamn, utfärdar han "klartanmälan" till Smygehamn, bl S12 avd 2, samt delger mot kvitto tps en avskrift härav.

När tåget i sin helhet inkommit till Smygehamn, skall tbfh, som då skall inneha K 16-nyckel, till Klagstorp anmäla "O in i Smygehamn".

samt anteckna sålunda utväxlad tåganmälan i sin tåganmälningsbok. Tbfh ansvarar därefter för att tåget ej föres tillbaka utanför stationsgränsen.

Tåg med jämna nummer.

Innan tåg får avgå från Smygehamn, skall tbfh inhämta klartanmälan för tåget hos Klagstorp. Känner tkl i Klagstorp icke till något hinder för tågets gång till Klagstorp, lämnar han anmälan "Klart OO till Klagstorp" enligt S12 avd 2. Tbfh skall erkänna mottagandet av sådan klartanmälan genom att uppge sin signatur och anteckna den utväxlade tåganmälan i sin tåganmälningsbok.

Tbfh skall, innan han lämnar Smygehamn, tillse, att hinder ej finnes för tågs gång och att huvudsignalen visar "kör" samt medföra K 16-nickeln.

Om extratåg anordnas, så att mer än ett tåg samtidigt skulle komma att befinna sig i Smygehamn, skall denna dpl inträda som bevakad station. Ovan nämnt undantag gäller ej heller, om bdisp eller A-fordonsfärd anordnas på sträckan Smygehamn—Klagstorp, i vilket fall stoppsignalering skall anordnas i Smygehamn genom stations- eller banpersonalens försorg.

Tbfh på bansträckan Klagstorp—Smygehamn skall alltid medföra tåganmälningsbok och K 16-nickel. S12 och S14 behöva däremot ej medföras men skola finnas tillgängliga för tps i Smygehamn. K 16-nickeln utkviteras hos tkl i Klagstorp.

På bandelen Börringe—Klagstorp befrias tbfh från skyldigheten att medföra S12 och S14, tåganmälningsbok samt K 16-nickel.

Därest växling skall ske vid obebakad driftplats, skall K 16-nickel mot kvitto utlämnas av en av gränsstationerna, och hinderanmälan utväxlas, varvid bestämmelserna i såo § 93 skola iakttagas.

B. Bandelen Trelleborg Ö—Rydsgård:

Tåganmälan skall äga rum för samtliga tåg vid Trelleborg Ö, Trelleborg C, Södra Åby, Klagstorp, Skivarp och Rydsgård.

Driftplats utan tåganmälan är även obebakad.

På bandelen Trelleborg Ö—Rydsgård befrias tbfh från skyldigheten att medföra S12 och S14, tåganmälningsbok samt K 16-nickel. Därest växling skall ske vid obebakad driftplats, skall K 16-nickel mot kvitto utlämnas av en av gränsstationerna och hinderanmälan utväxlas, varvid bestämmelserna i sär § 93 skola iakttagas.

Bestämmelser vid trafikering av Örups lastplats.

Lastplatserna vid sidospåret i Örup benämnas:

Örups nedre lastplats längs med huvudspåret,

Örups övre lastplats mellan Örups nedre lastplats och Örups grustag samt *Örups grustag* grusgropen.

Då vagnar uppställas på huvudspåret, skola de vara sammankopplade, bromsade och bevakade, varjämte bromsspak skall insättas i ett av hjulparen.

Örups nedre lastplats:

Vagnar till större antal än att de rymmas innanför spårspärren få ej uppställas på lastplatsen.

Enär spåret på denna lastplats ligger i lutning mot Svenstorp, få vagnar icke skjutas utan skola vara sammankopplade med lok och *skjutas* in på spåret.

Då vagnar uppställas vid lastplatsen, skola de bromsas och förstängas medelst spak, instucken i ett av hjulparen på den vagn, som står närmast spårspärren. Spaken skall vara försedd med kätting och hänglås samt fastlåsas i vagnsunderredet.

Örups övre lastplats och Örups grustag:

Högst 20 vagnar, varav högst 10 lastade, få samtidigt skjutas in på spåret till Örups övre lastplats och Örups grustag.

Tåghastigheten på sträckan Örups nedre lastplats—Örups grustag får icke överstiga 30 km/tim.

Då vagnar uppställas på Örups övre lastplats, skola de bromsas och förstängas medelst spak på sätt som är föreskrivet för Örups nedre lastplats. Spårspärren skall, så snart vagnar där blivit uppställda, läggas tvärs över spåret och låsas medelst hänglås.

Den vid Örups nedre lastplats befintliga spårspärren skall alltid, då tåg- eller växlingsrörelse ägt rum på spåret till Örups övre lastplats, läggas tvärs över spåret och låsas medelst hänglås.

Tågbefälhavaren eller tillsyningsmannen skall ansvara för att alla säkerhetsbestämmelser bliva iakttagna.

Vid vagnväxling i Örups grustag under pågående lastning åligger det lastningspersonalen att vidtaga erforderliga åtgärder beträffande bromsning och förstängning av vagnar.

Bestämmelser om enbemannning av ånglok.

A.

Vid framförande av tåg på bandelen Börringe—Smygehamn samt vid växling i Tomelilla, Börringe och Simrishamn må användas ånglok bemannat med endast förare under iakttagande av följande bestämmelser:

1. a) Loket skall vara av Styrelsen godkänt för enbemannning och försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på drivhjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbrömsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i verksamhet, om genomgångsbromsen sättes i verksamhet genom nödbromsning från tåget. Loket skall ha strålkastare med tillräcklig ljusstyrka.
- b) Förbindelse skall finnas mellan loket och den övriga delen av tåget, varigenom obehindrat tillträde till loket möjliggöres under tågets gång.
- c) Lokets ångregulator, bromsventil, sandningsapparat och vissla skola kunna handhavas från lokets båda sidor.
2. Tåget skall vara enbart genomgångsbromsat, och nödbromsanordningen skall kunna sättas i verksamhet från samtliga person- eller resgodsförande vagnar.

3. Vagnvikten i tåget får icke överstiga 6 gånger lokets adhesionsvikt.
Lok litt S11 nr 1585 adhesionsvikt 36,2 ton.

Anm. Ett loks adhesionsvikt är lika med summan av hjultrycket på ett loks kopplade axlar.

4. Föraren skall tjänstgöra jämväl såsom tbfh. Bestämmelserna i såo § 99:2 skola tillämpas.
5. Som biträde åt föraren skall på tåget tjänstgöra person, som vid avlagt prov visat sig vara så förtrogen med lokets skötsel, att han åtminstone kan giva signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i ångpannan.

Biträdet skall i regel och i varje fall, så snart honom av föraren ålagda arbeten i tåget utförts, ha sin plats på loket och där vara föraren behjälplig vid tågets framförande samt vid aktgivande på signaleringen.

Han skall alltid vara placerad på loket vid ingående på Börringe station,
„ passerandet av kurvorna vid Grönalund,
„ ingående på Jordberga station,
„ ingående på Klagstorps station (endast tåg med udda nr),
„ passerandet av bstr Smygehamn—km 21+200.

Vid tågs avgång från driftplats skall biträdet alltid placera sig så, att han kan iakttaga av txp given stoppsignal och omedelbart kan åtkomma nödbromsen eller repetera signalen till föraren.

Under tågs gång kallas biträdet till loket medelst signalen "fara" med visslan.

6. Om under tågets gång föraren blir oförmögen att tjänstgöra, skall biträdet införa tåget till närmaste station, såvida han erhållit härför erforderlig utbildning, men eljest ofördröjligen stoppa tåget.

Han skall i varje fall vidtaga åtgärder för anskaffande av ny förare.

7. För enbemannat ånglok i växlingstjänst gälla endast bestämmelserna i mom. 1 a första meningen samt 1 c.

B.

På villkor, som nedan angivas, har styrelsen funnit skäl medgiva, att på *bandelen Vellinge—Falsterbo* persontåg och blandade tåg under tiden 1 oktober—30 april samt godståg tills vidare må framföras av ånglok bemannat med endast förare.

1. a) Loket skall vara av styrelsen godkänt för enbemanning och försett med såväl handbroms som ång- eller genomgångsbroms, verkande på drivhjulen. Saknar loket på drivhjulen verkande genomgångsbroms, skall det vara utrustat med apparater för tågbrömsning medelst sådan broms och med på drivhjulen verkande ångbroms, så kombinerad med tågets genomgångsbroms, att ångbromsen träder i funktion, om genomgångsbromsen sättes i verksamhet genom nödbromsning från tåget. Loket skall ha strålkastare med tillräcklig ljusstyrka.
- b) Förbindelse skall finnas mellan loket och den övriga delen av tåget, varigenom obehindrat tillträde till loket möjliggöres under tågets gång.

- c) Lokets ångregulator, bromsventil, sandningsapparat och vissla skola kunna handhavas från lokets båda sidor.

2. Tåget skall vara enbart genomgångsbromsat, och nödbromsen skall kunna sättas i verksamhet från samtliga person- eller resgodsförande vagnar.

3. Vagnvikten i tåget får icke överstiga 5 gånger lokets adhesionsvikt.
Lok litt S11 nr 1585 adhesionsvikt 36,2 ton.

Anm. Ett loks adhesionsvikt är lika med vikten av den del av loket, som uppbäres av dess drivande hjul.

4. Föraren skall tjänstgöra jämväl såsom tågbefälhavare. Bestämmelserna i såo § 99:2 skola tillämpas.

5. Som biträde åt föraren skall på tåget tjänstgöra person, som vid avlagt prov visat sig vara så förtrogen med lokets skötsel, att han åtminstone kan giva signaler med visslan, stanna tåget och inmata vatten i ångpannan.

Biträdet skall, så snart honom ålagda arbeten i tåget utförts, ha sin plats på loket och där vara föraren behjälplig vid tågets framförande samt vid aktgivande på signaler.

Han skall alltid vara placerad på loket vid gång i båda riktningarna över klaffbron över Falsterbokanalens räknat från resp. huvudsignaler A och B,

„ ingående på Falsterbo station,
„ ingående på Vellinge station.

Vid tågs avgång från driftplats skall biträdet alltid placera sig så, att han kan iakttaga av tågexpeditören given stoppsignal och omedelbart kan åtkomma nödbromsen eller repetera signalen till föraren.

Under tågets gång kallas biträdet till loket medelst signalen "fara" med visslan.

6. Om under tågets gång föraren blir oförmögen att tjänstgöra, skall biträdet införa tåget till närmaste station, såvida han erhållit härför erforderlig utbildning, men eljest ofördröjligen stoppa tåget. Han skall i varje fall vidtaga åtgärder för anskaffande av ny förare.

7. För enbemannat ånglok i växlingstjänst gälla endast bestämmelserna i mom. 1 a första meningen samt 1 c.

8. Tågastigheten får vid ovanstående bemanningssätt ej överstiga 50 km/tim.

(Sty skr Dbr 1818/45 den 12 september 1945.)

9. 2 st. enbemannade ånglok få koppla främst i tågsätten på linjen Vellinge—Falsterbo, då så är lämpligt; detta ehuru genomgång ej finnes mellan loken. (Sty skr Dbr S 162/45 den 9 mars 1948.)

Särskilda säkerhetsföreskrifter vid Södervärn och Trelleborg C.

1. Vid Södervärn skola tåg besvara tågklararens avgångssignal med signalen "Giv akt".

2. Då ångtåg backar till/från banhallen i Trelleborg C, skall tågbefälhavaren/biljettgranskaren under backrörelsen hava sin plats på främsta bromsvagnen för utförande av erforderlig signalering och event. bromsning.

Särskilda säkerhetsföreskrifter vid Klaffbron över Falsterbokanalen.

Följande bestämmelser gälla för driftplatsen Klaffbron å bansträckan Höllviksnäs—Ljunghusen:

Klaffbron gives karaktär av bevakad driftplats (blockpost).

Som tågexpeditör vid platsen tjänstgör vederbörande brovakt. Brovakt skall äga härför erforderliga kunskaper i säkerhetsordningen och får endast användas befattningshavare, som godkänts av trafikinspektören.

Delgivning av tillfällig tidtabell för extratåg ävensom utväxling av kvitto, övriga order och underrättelser enligt säkerhetsordningen eller eljest till/från Klaffbron förmedlas av Höllviksnäs.

Klaffbron är ansluten till bantelefonen Vellinge—Falsterbo.

Platsen bemannas genom Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg.

Instruktion för växlingsrörelser mellan Trelleborg C och Trelleborg Ö.

Styrelsen medgiver härigenom, att rörelser med järnvägsfordon, som endast ske mellan Trelleborg C och Trelleborg Ö, få äga rum under form av växlingsrörelser under iakttagande av följande bestämmelser.

1. Samråd skall varje gång i förväg äga rum mellan tågexpeditören vid Trelleborg C och Trelleborg Ö, varvid beslut i saken fattas av tågexpeditören å den station, från vilken första tåg efter växlingsrörelsen skall utgå. Härvid skola föreskrifterna i såo § 56:1 äga tillämpning.

2. Hinderanmälan skall avlätas av den station, varifrån växlingsrörelsen utgår, stoppsignaler enligt såo § 29:3 behöva ej utsättas.

3. Signal till växlingsrörelse för gång från den ena till den andra stationen skall givas av tågexpeditören.

4. De fasta signalerna skola gälla för växlingsrörelserna.

5. I fråga om vägkorsningar skola de bestämmelser tillämpas, som gälla för tåg.

6. Växlingsrörelse från Trelleborg Ö får vid Trelleborg C ske längst till huvudsignal B, varefter växlingspersonal skall övertaga ledningen av rörelsen.

7. Sker växlingsrörelse ej med ensamt lok, skola övriga fordon dragas av loket. Det sista fordonet skall vara utmärkt med slutsignal. För återkallande av hinderanmälan skola i tillämpliga delar bestämmelserna i såo § 59:2, näst sista stycket på sid. 87 gälla.

8. Växlingsrörelse får icke ske med högre hastighet än 20 km/tim. En vagnvikt av högst 120 ton får medföras utan annan bromsvikt än lokets. Medföres större vagnvikt, skall bromsvikt finnas minst motsvarande bromstal 7.

9. All ordergivning till lokpersonal får ske muntligt.

(Stv skr Dbr S 206/43 den 12/1 1944.)

Broar, övergångssida,

där endast en sidogångbana finnes (se särtryck 239, del B, Kap. V).

A. Vid dubbelspårig linje.

H eller V anger sidan i tågriktningen.

Stationssträcka	Broars och vägportars benämning	Km	Övergångssida	
			Nedspår	Uppspår
Tmp—Sdå	Tormestorpsån, bro	540 + 622	H	H
Sandåkra				
hållplats—				
grusgropen	Tormestorpsån, bro	544 + 902	V (enkelspår)	
Sdå—Sö	Stränte, vägport	548 + 238	V	V
Hö—Shn	Rönneå, bro	571 + 180	V	V
Lu	Trollebergsvägen, vägport	601 + 583	V	V
Lu—Up	Höjeån, bro	603 + 602	V	V
Åk—Al	Alnarpsutloppet	610 + 268	V—H	H

Kungsmarken — — — —

Hardeberga — — — —

- 6) Hardeberga Stenindustri skall hålla vägbevakning vid Lund S, Lund Ö (2 vägkorsningar), Kungsmarken och Hardeberga.

För vägbevakning får användas endast personal, som examinerats och godkänts av stationsinspektoren Lund C. Vägbevakningspersonalen skall vara underkastad vid SJ gällande bestämmelser för dylik personal.

- 7) Lund C underrättar samtliga vägvakter om växlingsrörelser på industrispåret.

- 8) Växlingssättens rörelser få endast äga rum på signal från växlingsledaren. För att i möjligaste mån undvika stopp i stigningen vid ingången till Lund C, skall växlingsledaren innan han ger framåtsignal vid Lund S för rörelse mot Lund C, genom inhämtande av klart Ö till Lund C hos tågklararen där förskaffa sig besked om, att växlarna ligga rätt och signalerna ställts till växling tillåten för ingång till Lund C och till visst spår. Detta tillvägagångssätt befriar under inga förhållanden lokföraren från skyldigheten att vid ingången till Lund C aktgiva på signalerna.

- 9) Vid Lund S, Lund Ö och Vipeholm befintliga semaforer gälla för växlingstågen. De skola normalt intaga körställning, varigenom väx-larna förreglas.

Vid Arendala äro de två växlarna till sidospåret och de tvenne över detsamma anbragta spärrbommarna låsta med kontrollås, kombinerade med ett centrallås uppsatt på en stolpe.

I centrallåset (Bourés typ) fastsläses växel- och spärrbomsnycklarna med en S1- och en S2-nyckel. Sistnämnda tvenne nycklar, som förvaras vid Lund C, skola av växlingsledaren medföras, då växling skall äga rum på platsen. Utkvittering och återlämning av nycklarna äger rum hos tågklararen.

Vid Hardeberga är sidospåret till stenbrottet försett med skydds-växel, som normalt hålles låst i avvisande läge. Nyckeln till kontroll-låset (16) förvaras vid Lund C. Växlingsledaren med varje växlings-tåg skall utkvittera och återlämna nyckeln hos tågklararen.

- 10) I syfte att förhindra vägtrafikens avstängande längre än som är oundgängligen erforderligt, skola följande särskilda bestämmelser för vägvakternas underrättande iakttagas.

- a) *Växlingsrörelse Lund C—Hardeberga.*

Omedelbart före avgången från Lund C skall tågklararen underrätta vägvakten vid Lund S om tiden för växlingssättets avgång från Lund C. Växlingsledaren underrättar vägvakterna vid Lund Ö, Kungsmarken och Hardeberga omedelbart före avgången från Lund S.

- b) *Växlingsrörelse Hardeberga—Lund C.*

Omedelbart före avgången från Hardeberga skall växlingsledaren underrätta vägvakterna vid Kungsmarken och Lund Ö, ävensom Hardeberga Stenindustris kontor, om tiden för växlingssättets avgång från Hardeberga.

Växlingståget får icke avgå från Lund S, förrän växlingsledaren meddelat vägvakten där, att allt är klart för avgång.

- c) *Växlingsrörelse Hardeberga—Stenbrottet.*

Innan växlingståg avgår från Hardeberga till Stenbrottet, skall vägvakten i Hardeberga per rikstelefon därom underrätta Stenindustrins kontor vid stenbrottet, så att Stenindustrin må kunna avstänga trafiken på vägen invid stenbrottet.

- d) Växlingsledaren skall förvissa sig om, att vägvakterna underrättas på ovan angivet sätt. Skulle av någon anledning dylik underrättelse icke kunnat lämnas, skall lokpersonalen därom underrättas.

11) Viktigare vägkorsningar.

Plats	Belägen vid		Skyddsanordning
	Kmp ¹⁾	Sträcka lastplats	
Malmövägen	0+800	Lund C—Lund S	Fällbommar bevakning ²⁾
Kastanjegatan	1+450	Lund S—Lund Ö	" " ²⁾
Råbyvägen	1+690	Lund S—Lund Ö	" " ²⁾
Mårtenlund	1+990	Lund S—Lund Ö	" " ²⁾
Dalbyvägen	2+125	Lund S—Lund Ö	" " ²⁾
Motorvägen (västra vägkorsningen) ...	2+973— —3+060	Lund Ö—Arendala	³⁾
Landsvägs- o. järnvägs- ö. järnvägsbron över motorvägen			
Motorvägen (östra vägkorsningen) ...			
Kungsmarken	6+810	Arendala—Hardeberga	Fällbommar bevakning ²⁾
Hardeberga	8+140	Hardeberga	" " ²⁾

¹⁾ Från Högevall räknat.

²⁾ Bevakas av vägvakt.

³⁾ Vid växlingsrörelse, som berör vägkorsningarna på ömse sidor om motorvägen och den kombinerade landsvägs- och järnvägsbron över densamma, skall växlingsledaren ombesörja, att någon i växlingslaget bevakar korsningarna vid och bron över motorvägen, innan dessa passeras, och vid dagsljus med utvecklad röd flagga samt under mörker med rött sken från handsignallykta varskor de vägfärdande. Flaggan (lyktan) får ej sättas upp på bomstativ e. d. och ej heller får den, som utsetts att bevaka korsningarna och bron utföra bevakningen genom att ge signal under det han färdas på något av de fordon, som äro på väg mot eller över korsningen.

Sth 10 över bron jämte tillfartsvägar (jfr punkt 1 här ovan).

Instruktion för tågloks framförande på Ystads bangård.

(Gäller även för framförandet av rälsbusstågsätt, då manövreringen sker från första fordonets främre förarhytt i färdriktningen samt för lokomotor.)

På Ystads bangård må tåglok utan att vara åtföljt av växlingspersonal framföras från tågsätt till lokstallspår eller annat uppställningsspår och omvänt på sätt nedan angives.

Rörelserna regleras genom signalen "klart" från vakt i ställverk I och

III samt genom spårspärrsignaler (såo § 7: III fig. 9—11) uppställda invid det spår, för vilket de gälla.

Avgående tåglok.

Lok må utgå från lokstallspåret sedan signalen "giv akt" givits med lokets vissla, och dvärgsignal N visat "växling tillåten" , samt signalen "klart" erhållits från i ställverk III tjänstgörande vakt. Denne skall, innan signalen "klart" gives hos vakten i ställverk I inhämta tillstånd till rörelsen och erhålla besked om, att hinder icke finnes för lokets gång till dvärgsignal J resp. K. För fortsatt rörelse från dessa dvärgsignaler till personbangården skall persontågväxlarens signal till växlingsrörelse avvaktas.

Ankommande tåglok.

Lok må av persontågväxlaren avsändas till Bomgatan, varifrån vaktens i ställverk I signal "klart" avvaktas för gång till Stralsundsgatan. Innan dylik signal gives, skall vakten i ställverk I ha inhämtat tillstånd härtill från vakten vid ställverk III. För fortsatt rörelse över Stralsundsgatan till lokstationen skall signalen "klart" från vakten vid ställverk III avvaktas.

Beträffande såväl ankommande som avgående tåglok gäller, att om två tåglok (mer än ett rälsbusstågsätt) komma omedelbart efter varandra, signalen "klart" från vakt och "växling tillåten" från dvärgsignal endast gäller det första loket. Det efterföljande skall avvakta förnyade signaler,

att aktgiva på signaler och växlars lägen samt förvissa sig om att spår, som skall befaras, är fritt från hinder.

Instruktion för växling med lokomotor på Tomelilla bangård.

På Tomelilla bangård får lokomotor med eller utan vagnar i växlingstjänst framföras utan att signalgivare leder rörelserna (gäller ej vid växling vid Lagerhuset eller Scans fabriksområde).

Lokomotorföraren skall härvid ombesörja behövlig växelomläggning samt eventuell till- och avkoppling av vagnar.

Vid växlingsrörelse över Tomegatan skall lokomotorföraren från vägvakten ha erhållit klart för rörelsens utförande.

Vid växlingsrörelse över övergången till plattformarna skall lokomotorföraren själv ansvara för säkerheten.

Instruktion för handhavande av rangersignalanläggning vid Malmö godsbangård.

Uppgjord i januari 1937.

Ändrad i januari 1945.

Nedanstående nummerbeteckningar hänföra sig till på sid. 203—204 befintlig ritning, nr R 17865 A.

1. Beståndsdelar.

Anläggningen består av:

- a) Sändare 1 i en kur vid växlingsryggen.
- b) Manöverpost 2 på krönet av växlingsryggen.
- c) Stoppknappar 4 och 5 vid spårväxlarna nedanför rangerryggen.
- d) Mottagaranordning, som under pågående växling över rangeryggen är placerad på växlingsloket.

2. Sändarens inkoppling.

Först iakttages att stolpströmbrytaren 301 intager läget »TILL», varvid sändaren är ansluten till kontaktledningen (antennen).

Därpå inkopplas sändaren genom tillslagning av en på sändarkurens yttervägg befintlig strömbrytare 170. Efter omkring 1/2 minut tändes bärvågskontrolllampan 202 vid manöverposten, vilket visar att bärvåg utgår.

Därjämte tändes vid tillslagningen signalkontrolllampan 206 vid manöverposten och »STOPP» kommer att utsändas som första signal, såvida icke utlösningssknappen 204 vid manöverposten intryckes, innan bärvågskontrolllampan hunnit tändas (jfr punkt 3).

3. Signalgivning.

Signalgivningen sker från manöverposten medelst tryckknapparna 211 t. o. m. 215. Tryckknapparna motsvara följande signalbegrepp, som angivas på skyltar invid knapparna:

211 — »STOPP»,

212 — »TRYCK SAKTA» (rörelseriktning mot växlingsryggen),

213 — »TRYCK FORTARE» (rörelseriktning mot växlingsryggen),

214 — »FRAMÅT» (rörelseriktning mot växlingryggen),

215 är anordnad som reserv.

Då en knapp intryckes, tändes dels den invid knappen befintliga signalkontrolllampan (206—210), dels sändningskontrolllampan 203. Signalkontrolllampan avser att visa, vilket signaltecken som är inställt för utsändning, under det att sändningskontrolllampan visar, att signalen utgår på nätet.

Signalkontrolllampan släckes, då en annan tryckknapp intryckes för visande av ett annat signaltecken, och samtidigt tändes den till den sist intryckta knappen hörande signalkontrolllampan.

Såväl signal- som sändningskontrolllamporna slockna och signalutsändningen avbrytes, då utlösningssknappen 204 intryckes.

Då signaltecken utsändes, höres från den i manöverposten inbyggda högtalaren en ton, som har olika tonhöjd, beroende på vilket signaltecken som utsändes. Ljudstyrkan hos tonen kan varieras genom vridning av ratten 205.

4. Telefonering.

Order till föraren kan även givas muntligt medelst handmikrofon 217. För att talet skall utsändas måste knappen 218 på handmikrofonen hållas intryckt. Då mikrofonen avlyftes från klykan 201, avbrytes eventuellt pågående signalutsändning, och sändningskontrolllampan slocknar. Det kan

dock inträffa, att kontrolllampan flämtar under talet vid vissa starkare taltoner. Då handmikrofonen återupphänges på klykan 201, fortsätter den avbrutna signalutsändningen, och sändningskontrolllampan tändes på nytt.

Handmikrofonen må endast i nödfall användas för beordring att stoppa pågående rörelse och aldrig för sådant ändamål utan att stoppsignalknappen intryckts, innan mikrofonen avlyftes. Vid användning av handmikrofonen under pågående rörelse skall det muntliga meddelandet begynna med orden »rörelsen fortsätter» eller, om så ej skall ske, ordet »stopp». Då rörelse, för vilken signalknapp finnes, anbefalles muntligen i handmikrofonen, skall även vederbörlig signalknapp intryckas.

5. Stoppsignal.

Stoppsignal kan även åstadkommas medelst stoppknapparna 4 och 5, vilka äro uppsatta på stolpar vid rangerspårerna. Vid intryckning av en av dessa knappar avbrytes pågående signalgivning och ersättes med s. k. nödstoppsignal.

Knapparna 4 återgå omedelbart till normalläge och med desamma given stoppsignal kan därför på sätt i punkt 3 säges när som helst återtagas från manöverposten.

Knapparna 5 kvarstanna i intryckt läge, till dess att desamma utlösts med en särskild nyckel. Under tiden kan stoppsignaleringen icke avbrytas eller ersättas med annan signalgivning eller telefonering.

6. Mottagning.

Sedan ramantennen 6 och signaltablån 7 anslutits till mottagarskåpet 9 samt nätsladden inkopplats på växlingslokomotivet, tillkopplas strömmen genom att man ställer strömbrytaren 908 i läge TILL. Härvid tändes både kontrolllamporna på skåpet: 901 för nätspänning, 902 för 6 V =, 903 för 12 V = och 904 för 250 V = samt kontrolllampan 707 på signaltablån.

Om bärvåg icke utgår från sändaren, höres högst en minut efter inkopplingen ett starkt störningsbrus i högtalaren 706. Genom vridning på högtalarratten 709 kan ljudets styrka ökas eller minskas.

Då bärvåg utsändes, försvinner det starka störningsbruset, och endast ett svagt ljud höres från högtalaren. Om det starka störningsbruset återkommer under rangeringen, så innebär detta, att förbindelsen med sändaren är bruten. Personalen vid sändaren bör då omedelbart på lämpligt sätt underrättas. Detta må ske genom att signalen ● ● ● gives med lokvisslan.

Då signal börjar utsändas över bärvågen, höres, förutsatt att omkopplaren 708 står i läget »SIGNAL», från högtalaren 706 en för det utsända signaltecknet karakteristisk, kortvarig ton, varefter lampan tändes bakom ett av fönstren på signaltablån: 701 STOPP, 702 TRYCK SAKTA, 703 TRYCK FORTARE, 704 FRAMÅT eller 705 reservfönstret. Dessa signaltecken äro avsedda att åtyldas enligt sin lydelse, varvid »TRYCK SAKTA» och »TRYCK FORTARE» innebära att vagnarna långsamt resp. snabbare skola skjutas mot eller över växlingsvallen.

Även övergång till ett annat signaltecken markeras i högtalaren medelst den för det nya signaltecknet karakteristiska, korta tonen.

Om signallampan bakom fönstret i signaltablån är sönder, då signalen skall givas, eller om lampan går sönder under pågående signalmottagning, framkommer i stället motsvarande signalton, som då oavbrutet ljuder, tills ny lampa insatts.

Då tal utsändes, slockna lamporna i fönstren på signaltablån. Vid talsändning förekomma dock vissa toner, som för ett ögonblick kunna påverka lamporna i signaltablån. För att förhindra detta bör omkopplaren 708 nederst på signaltablån under talmottagning ställas i läget »TELEFON» men skall efter slutad talsändning omedelbart återföras till läget »SIGNAL», enär ljussignaltecken eljest ej kan mottagas.

Ljudstyrkan vid talmottagning kan regleras medelst ratten 709.

Om stoppsignal gives med knapparna 4 och 5 under pågående talsändning, då omkopplaren 708 är ställd i läget »TELEFON», så höres stoppsignalen som en ihållande ton i högtalaren.

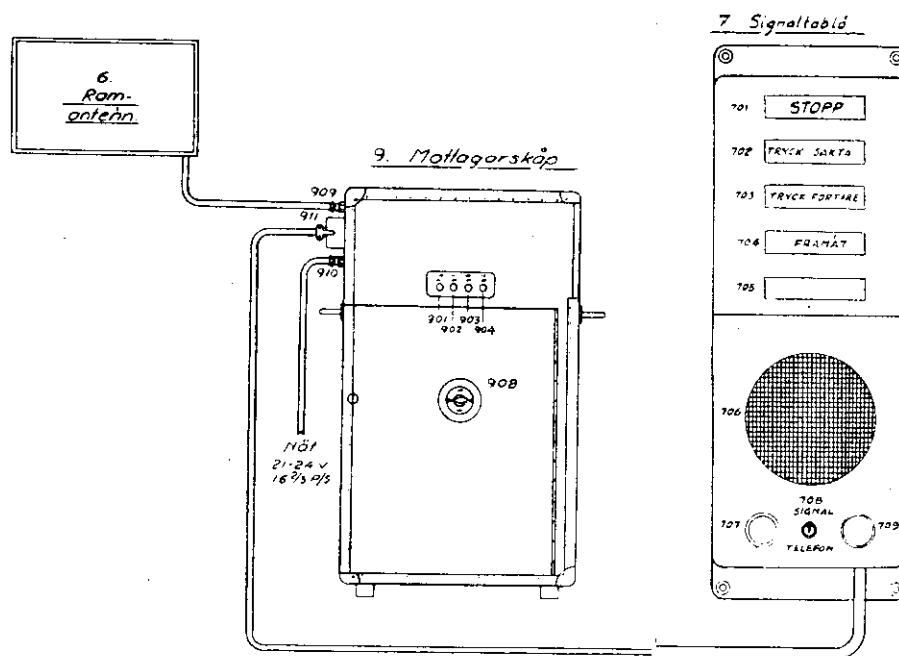
Om signaltecknet i tablån under pågående rörelse försvinner utan att nytt signaltecken framträder, skall detta betraktas som stoppsignal. (Se dock sista stycket i punkt 4).

7. Sändarens och mottagarskåpets fränkoppling.

Då sändningen skall avbrytas, frånslås strömbrytaren på manöverkurens yttervägg.

Mottagaren på lokomotivet avstänges genom omställning av strömbrytaren 908 till läget »O».

MOTTAGARANORDNING



SÄNDARANORDNING

