

Tjänstgöringsreglemente

vid

Enskilda bolags för allmän trafik upplåttna järnvägar för lokomotiv,

på grund av

Kungl. Maj:ts nådiga Kungörelse av den 11 december 1874

fastställt

av

Kungl. Styrelsen för Statens järnvägstrafik

den 21 mars 1879

att gälla till efterrättelse senast från och med den 1 januari 1880, samt av Kungl. Järnvägsstyrelsen den 15 juli 1913 försett med vissa ändringar att lända till efterrättelse från och med den 1 september 1913 vid följande järnvägar:

(se nästa sida)

Ändringar på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelser den 22 juni 1906 (tillägg n:r 1), den 7 september 1907 (tillägg n:r 2), den 7 maj 1907, 8 februari 1909, 8 juli 1909 och 15 september 1909 (gemensamt benämnda tillägg n:r 3), den 25 oktober 1910 (tillägg n:r 4), den 6 mars 1911 (tillägg n:r 5), den 13 januari 1912 (tillägg n:r 6) och den 15 februari 1913 (tillägg n:r 7) äro intagna i denna upplaga.



Stockholm,
K. L. Beckmans Boktryckeri,

1913.

Bergslagernas och Lödöse-Lilla Edets järnvägar, innefattande bandelarna B:s Göteborg—Falun, Daglösen—Filipstad, Deje—Mon, Rämshyttan—Idkerberget och Alfhem—Lilla Edet,

Stockholm-Västerås-Bergslagens, Spånga—Löfsta, Norbergs och Klackbergs järnvägar, innefattande bandelarna Tomtebodavägen—Köping, Tillberga—Ängelsberg—Vansbro, Enköpings hamn—Runhällen, Sala—Tillberga, Ramnäs—Kolbäck, Smedjebackens hamn—Smedjebacken, Spånga—Riddersvik, Ängelsberg—Kärrgrufvan och Norberg—Klackberg, samt

Gäfle-Dala, Falun-Rättvik-Mora, Mora-Älfdalens och Falun—Västerdalarnes järnvägar, innefattande bandelarna Gäfle—Falun—Orsa, Mora Noret—Älfdalen och Falun—Björbo.

Anm. Avvikelserna från normalreglementets lydelse äro utmärkta medelst vertikala streck vid sidornas innerkanter.

Förklaringar.*)

Vid tillämpningen av föreskrifterna i detta reglemente är att iakttaga:

att i uttrycket **trafikbefälhavaren** inbegripes trafikchef, trafikdirektör, dessas assistenter och andra sådana tjänstemän, som styrelsen särskilt förordnat att leda tågens gång;

att med ordet **tåg** skall förstås även **ensamt lokomotiv** i alla de fall, då ej av ordställningen är uppenbart, att det endast kan vara fråga om sådant tåg, varmed vagnar följa;

att med **nattetid** förstås tiden från solens nedgång till dess uppgång;

att en stations **spårområde** anses hava sin gräns mot varje dit ledande bana, vid stationens yttersta växel i samma bana, men att, om huvudsignal är uppförd längre ut vid banan, gränsen anses vara mitt för signalstolpen;

att med **stationsrörelse** menas varje rörelse av lokomotiv, vare sig med eller utan vagnar, som sker antingen inom stations spårområde eller ock vid bantågets ordnande utanför samma område;

att med **banan** skall förstås huvudspåret mellan stationernas spårområden;

att med **station** skall förstås även **mötesplatser** samt **hållplatser** och **lastplatser** med telegrafpåpassning;

att med **dubbelspårig bana** förstås sådan med två spår utrustad bana, å vilken vardera spåret i regel trafikeras i endast en tågriktning;

att med **blockpost** förstås plats, där huvudsignal är uppställd för att betrygga flera tågs samtidiga rörelse i samma riktning på samma spår mellan två grannstationer eller inom en stations spårområde samt

att med **blocksträcka** förstås bandelen mellan två närliggande blockposter eller mellan station och närliggande blockpost.

*) »Förklaringarna» hava erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 15 februari 1913.

ledighet. Varder någon genom sjukdom eller annat laga förfall hindrad att tjänstgöra, åligger honom att, så snart ske kan, anmäla förhållandet hos närmaste förman, vid påföljd, att eljest anses såsom olovligen frånvarande.

Vid förfall för underlydande skall vederbörande förman tillse, att tjänsten behörigen upprätthålles.

§ 10.

Personalen åligger att emot allmänheten iakttaga ett hövligt och tjänstvilligt uppförande samt får icke, under vad namn och förevändning som helst, av enskilda trafikanter emottaga drickspenningar eller annan vedergällning.

§ 11.

Strängeligen förbjudes att under tjänstgöring svärja eller föra oljud, medföra eller förtära starka drycker, inom stationernas väntsalar, expeditioner eller magasin röka tobak, eller inlåta sig med främmande personer i andra samtal än sådana, som avse att lämna erforderliga upplysningar.

Ingen må vägra att uppgiva sitt namn, då han i tjänsten därom tillfrågas.

§ 12.

Vad i detta reglemente finnes bestämt rörande personalens skyldigheter gäller icke allenast ordinarie tjänsteinnehavare utan även en var, vilken tillfälligt förestår en befattning.

Andra kapitlet.

Signalordning.

A. Signaler å bana och stationer.

§ 1.^{*)}

Signalmedel äro:

Semafor, bestående av en **mast**, å vars övre del äro anbragta en eller flera tvärs för banan rörliga **vingar**, målade röda eller röda och vita på den

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 15 februari 1913.

sida, med vilken signal gives, och vita på den andra sidan samt erforderligt antal **lyktor**, åt vilkas ljus kan givas **rött** och **grönt** sken;

Signalskiva, bestående av en större **plåt**, anbragt å en **stolpe**, sålunda, att den kan vändas tvärs för eller längs med banan. Plåten är röd på den sida, med vilken signal gives, då plåten står tvärs för banan. I förbindelse med plåten är anbragt en **lykta**, som kan visa rött sken åt samma håll som plåtens röda sida, men grönt sken, då plåten står längs med banan:

Semaforer och signalskivor benämnas **huvudsignaler**, då de användas för banan och genomgångsspår å stationerna.

Huvudsignal för signalering till tåg vid **infart** å station eller lastplats benämnas **infartssignal** och för signalering till tåg vid **utfart** från station eller lastplats **utfartssignal**.

Försignal, bestående av en stolpe, varå är anbragt en **plåt**, som är rörlig kring en vågrät axel samt så sammankopplad med en huvudsignal, att den angiver, huruvida från huvudsignalen visas varsamhets- eller stoppsignal. Plåten skall på den sida, med vilken

signal gives, vara målad grön och vit. I förbindelse med plåten skall vara anbragt en **lykta**, som kan visa grönt och ofärgat sken.

Nu nämnda signalinrättningar kallas »fasta» och de signaler, som med dem givas, »fasta signaler».

Sken, som visas från lykta, anbragt å fast signalinrättning, kan vara antingen fast eller klippljus. Då sken av sistnämnda slag användes, skall ljusperioden uppgå till minst 0,1 sekund och högst 0,5 sekund samt mörkperioden till minst 0,5 sekund och högst 0,9 sekund.

Signalflagga med röd duk;

Signalflagga med grön duk;

Signalgivarens armar;

Handsignallykta, varmed kan visas **rött**, **grönt** och **ofärgat** sken;

Signaltavla, röd på ena sidan och **vit** på den andra; och

Signaltavla, grön på ena sidan och **vit** på den andra: vid bristfällig bansträcka och under reparationsarbete;

Signalskärm, röd: på grind, vägbom o. d.;

Signallykta,

med **rött** sken åt två motsatta sidor och med **ofärgat** sken åt de båda öv-

riga sidorna: vid grind och vägbom samt på vattengivningsarm;

med **rött** eller **grönt** sken åt en sida och med **ofärgat** sken åt den motsatta sidan: vid bristfällig bansträcka och under reparationsarbete;

med **särskilda signalbilder** och **vitfärgat** eller **ofärgat** sken, *åt olika sidor*: vid växlar; *åt endera eller bägge sidor i spårets riktning*: vid spårspärrar (spärrbommar, spärrklotsar o. d.) stoppbockar m. fl. ställen;

Knalldosor, bestående av kapslar, fyllda med explosivt knallämne;

Signalpipa.

Signaler med flagga, handsignallykta eller arm kallas med ett gemensamt namn »handsignaler».

§ 2.

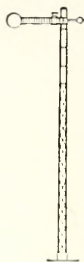
Fast signalinrättning får icke uppföras, förändras eller indragas, utan att vederbörande tjänstepersonal blivit genom skriftliga eller tryckta order därom underrättad.

§ 3. *)

Stoppsignal, eller signal att tåg skall stanna, gives på något av följande sätt:

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 15 februari 1913.

a) vid dagsljus:



med **semafor** genom en **vinge**, synlig från tåget till vänster om masten samt **ställd vågrätt**;



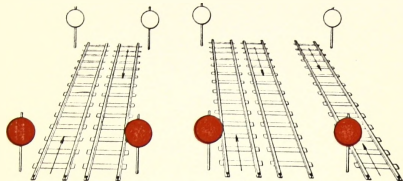
med **signalskiva** genom **plåten vänd tvärs för banan** och visande **röd sida mot tåget**;

med **röd signalflagga**, utvecklad;

med **signalgivarens båda armar, sträckta uppåt**;

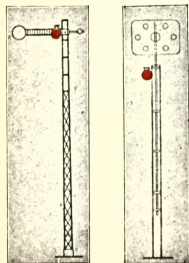


med **signaltavla**, placerad **tvärs för banan** och med **röd sida vänd från den del av banan, som tåget ej får passera;**



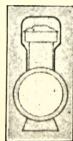
med **röd signalkärm;**
 med **vilket föremål som helst, hastigt fört flera gånger upp och ned, samt med knalldosor, fästade på rälen;**

b) nattetid:

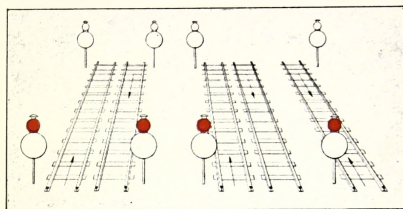


med det **röda skenet från semafor** eller **signalskivas lykta;**

Anm. I detta fall kan ofärgat sken visas åt motsatta hållet.



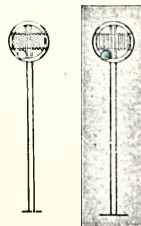
med det **röda skenet från handsig-nallykta eller signallykta;**



med **ofärgat sken eller sken av vad färg som helst, hastigt fört flera gånger upp och ned, vilken signal utförd med grönt sken företrädesvis må användas, då tåg stoppas å station, där det enligt tidtabellen skall stanna;**

med **knalldosor, fästade på rälen.**

Om huvudsignal är förbunden med **försignal**, anger försignalen därigenom, att dess **plåt är ställd tvärs för banan** och dess **lykta under natten visar grönt sken, att huvudsignalen är ställd till stopp.**



§ 4.

Tåg skall stanna för stoppsignal, given

a) å huvudsignal, som är uppställd

innanför stations yttersta växel: utanför denna växel;

b) å huvudsignal på annat ställe: före ankomsten till signalstolpen;

c) vid stationsrörelser: genast då stoppsignalen visas;

d) vid övriga tillfällen: så fort ske kan, då stoppsignalen synes eller det märkes, att tåget gått över en knalldosa.

Vid ingång å föreningsstation emellan statsbana och enskild järnväg skall tåget stanna å det ställe statsbanans tjänstgöringsreglemente föreskriver.*)

§ 5.*)

Huvudsignal skall alltid visa »stopp», utom när tåg tillåtes framgå.

Signal till **tågs framsläppande** skall, om hinder ej förefinnes, med nedan stadgade undantag givas, för **ankom-**

*) Föreskriften, som numera återfinnes i § 11 av den vid Statens järnvägar gällande signalordning, är av följande lydelse:

För stoppsignal, given från huvudsignal, skall tåg stanna före ankomsten till signalmasten, dock med iakttagande att vid infart till station eller lastplats tåget skall, om huvudsignalen är uppställd innanför, invid eller på kortare avstånd utanför yttersta växeln än 100 meter, stanna omkring 100 meter utanför denna växel. Är utfartssignal ställd till stopp, skall å station inkommande tåg stanna före ankomsten till nämnda signal, även om stoppsignal från stationsföreståndaren icke erhållits.

**) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 6 mars 1911.

mande tåg omedelbart eller högst 10 minuter före tågets väntade ankomst och för **stillastående** tåg omedelbart innan detsamma skall sättas i gång.

Vid station, där tågmöte eller tågförbigång skall äga rum, skall emellertid för ankommande tåg signal till dess framsläppande givas omedelbart efter det tåget givit signalen »tåg kommer».

Nattetid, då tåg icke väntas, må fast signals lyktor vara släckta å av trafikbefälhavaren bestämda tider.

Har signal till tågs framsläppande givits från huvudsignal, skall denna åter ställas till stopp,

om förregling **icke** är anordnad: så snart tåget passerat signalstolpen eller stannat å station; och

om förregling **är anordnad** och så vitt icke annorlunda är för särskilt fall föreskrivet: så snart tåget antingen passerat med huvudsignalen förreglade växelgrupper eller stannat å station.

§ 6.*)

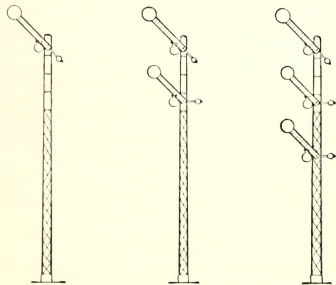
Varsamhetssignal, eller signal att tåg skall gå långsamt, gives

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelser den 7 maj 1907, 15 september 1909 och 15 februari 1913.

a) vid dagsljus:

med **semafor**, försedd med endast **en vinge**, synlig från tåget till vänster om masten, genom dennes vinge ställd i **45° vinkel uppåt eller nedåt**;

med **semafor**, försedd med **flera vingar**, synliga från tåget till vänster om masten, genom **en eller flera vingar ställda i 45° vinkel uppåt**;



Vid semafor med flera vingar på samma sida om masten betyder för aukommande tåg:

1:o) den **översta vingen**, ställd i 45° vinkel uppåt, att tåget intages på **det vid ingången rakaste spåret**;

2:o) den **översta och näst översta vingen**, samtidigt ställda i 45° vinkel uppåt, att tåget intages på **ett första sidospår**;

3:o) den **översta och de närmaste båda vingarna**, samtidigt ställda i 45° vinkel uppåt, att tåget intages på **ett andra sidospår**;

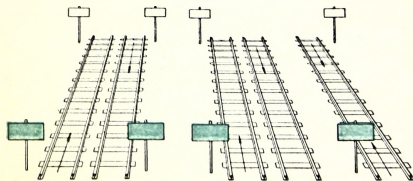
med **signalskiva** genom plåten vänd längs banan;

med **grön signalflagga**, utvecklad;



med **signalgivarens ena arm**, sträckt uppåt;

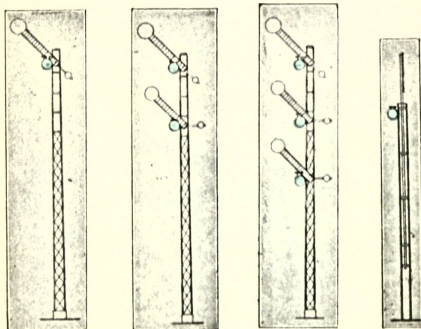
med **signaltavla**, placerad tvärs för banan och med **grön** sida vänd från den



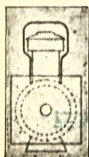
del av banan, varå varsamhet skall iakttagas;

b) nattetid:

med det gröna skenet från semafor
eller signalkivas lykta eller lyktor,
varvid å semafor med flera lyktor antalet
under varandra fästade lyktor, som



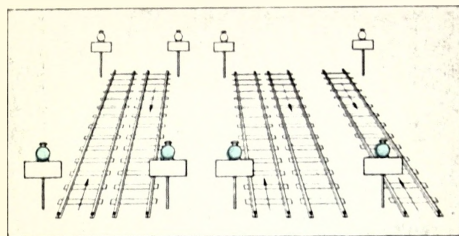
samtidigt visa grönt sken, har för ankommande tåg med avscende å det spår, varpå tåget intages, samma betydelse som antalet vingar under dagen;



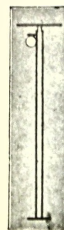
Anm. I detta fall kan avbländat, ofärgat sken visas åt motsatta hållet.

med handsignallyktas gröna sken, hållet
stilla;

med det gröna skenet från signal-



lykta, föreskriven vid bristfällig bansträcka och under reparationsarbete.



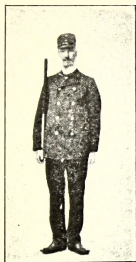
Om huvudsignal är förbunden med försignal, anger försignalen därigenom, att dess plåt är nedfäld i vågrätt läge och dess lykta under natten visar ofärgat sken, att varsamhetssignal visas från huvudsignalen.

§ 7.º)

Mom. 1. Alltvälsignal, eller signal att i gång varande tåg får obehindrat fortgå, gives av bevakande vakt

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 15 februari 1913.

a) vid dagsljus:



med **signalflagga, hoprullad** och hållen vid högra sidan längs armen, eller, då flagga saknas,

med den **signalerandes ena arm, vågrätt utsträckt;**



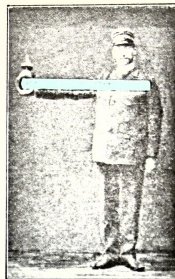
b) nattetid:

med **handsignallyktas vita sken, hållet stilla.**

Mom. 2. Signal av tågbefälhavare till stationsföreståndare, att **linjen är klar** åt det håll, varifrån tåget kommit (**klart efter**) gives:

a) vid dagsljus med **signalgivarens ena arm, vågrätt utsträckt;**

b) nattetid med **handsignallyktas gröna sken, långsamt fört upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter.**



På enahanda sätt gives signal av tågbefälhavare till stationsföreståndare och mellan tågpersonalen inbördes, att det, i vad på **signalgivaren ankommer, är klart för tågs avgång.**

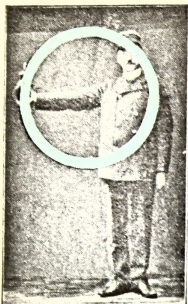
§ 8.

Mom. 1. *) Avgångssignal, eller signal att tåg skall avgå från station, gives:

a) vid dagsljus: genom en **cirkelformig rörelse** med den **signalerandes ena arm;**



*) Momentet har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelser den 7 september 1907 och 6 mars 1911.



b) nattetid:
med handsignallyk-
tas gröna sken, fört
i cirkel.

Om så behöves för att väcka loko-
motivpersonalens uppmärksamhet, gives
såväl **under dagen** som **under natten** signal
med **ett långt ljud ur signalpipa**.

Mom. 2.^o) Har tåg stannat för stopp-
signal från **bevakad huvudsignal**, gives,
då tåget åter får sättas i gång, signal
därtill genom att ställa huvudsignalen
till »varsamhet».

Har tåg stannat å banan för stopp-
signal från **obevakad huvudsignal** eller av
annan anledning, skall, då tåget åter får
igångsättas, avgångssignal av tågbe-
havaren givas på sätt under a) och b)
i mom. 1 av denna paragraf sägs.

§ 8a.

Mom. 1. Vid **spärväxlar** skola vid
behov **signallyktor** vara anbragta, me-

*) Momentet har erhållit sin nuvarande lydelse på
grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den
15 februari 1913.

delst vilka under såväl vid dagsljus
som nattetid genom olika signalbilder
mot den svartmålade lyktans stomme
angivias de olika lägen, växeln intager.

Signalbilderna äro följande:
för enkla växlar:

a) vid gång **mot** växeln,

då **växeln ligger till rakspåret**
(för växel i krökt stamspår, då
växeln ligger till det minst krökta
spåret): en **fyrsidig, vitfärgad bild**;

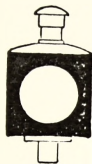


då **växeln ligger till sido-
spår**: en **snett nedåt ställd,
vitfärgad pil**, vars spets angi-
ver, till vilken sida om rak-
spåret växeln leder; samt

b) vid gång **med** växeln,

då **växeln ligger till rak-
spåret** (för växel i krökt stam-
spår, då växeln ligger till det
minst krökta spåret): en **tresidig
vitfärgad bild**; och



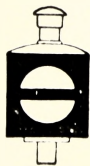


då växeln ligger till sidospår: en rund, vitfärgad bild.

Vid korsningsväxel användes för varje till sådan hörande enkel växel signalbild på sätt för enkla växlar är stadgat.

Mom. 2. Vid spårspärrar (spärrbommar, spärrklotsar o. d.), stoppbockar m. fl. ställen skall vid behov vara anbragt en signallykta, medelst vilken under såväl vid dagsljus som nattetid, kan genom signalbild mot den svartmålade lyktans stomme åt endera eller bägge hållen i spårets riktning angivas, att järnvägsfordon icke får föras över det ställe, där dylik lykta är placerad.

Signalbilden är följande:



eller



ett vågrätt, svart streck på vit, cirkelrund botten. Dylik signal kallas spårspärrsignal.

Då behov föreligger, att genom en signal angiva, att spårspärrning är upphävd, användes följande signalbild:



en fyrsidig, ofärgad bild.

§ 9.

*Mom. 1.**) Särskilda signaler för stationsrörelser äro:

»Framåt», betydande att lokomotivet skall draga vagnarne, och

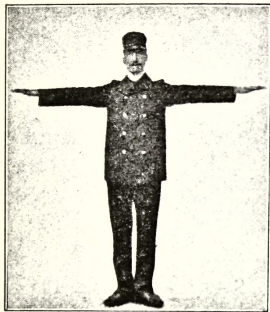
»Back», att lokomotivet skall skjuta vagnarne.

Är lokomotivet ensamt eller har det vagnar tillkopplade vid båda ändarna, betyder »framåt», att lokomotivet skall sättas i rörelse åt det håll, varåt dess framände är riktad, och »back», att lokomotivet skall sättas i rörelse åt det håll, varåt dess bakände är riktad.

*) Momentet har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 8 februari 1909.

Dessa signaler givas sålunda:

a) vid dagsljus:



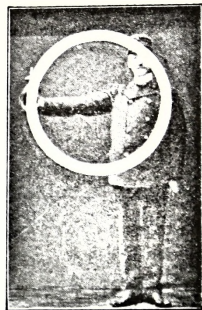
»Framåt» med den signalerandes båda armar, vågrätt utsträckta;



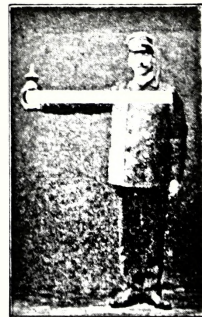
»Back» med ena armen, förd upprepade gånger från höger till vänster och åter;

b)*) nattetid:

»Framåt» med handsignallyktas ofärgade sken, långsamt fört i cirkel;



»Back» med handsignallyktas ofärgade sken, långsamt fört upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter.



*) Punkten har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 7 september 1907.

Mom. 2. För att **stanna** eller **sakta** stationsrörelse användas de vanliga handsignalerna till »stopp» eller »varsamhet».

§ 10.

I **skymning**, **dagning** och **tjocka** skola signaler å stationerna ävensom alla de signaler, som givas av banpersonalen, utföras på bägge de särskilda sätt samtidigt, som äro föreskrivna för signalering vid dagsljus och nattetid.

B. Signaler å tåg.

§ 11.

Signalmedel å tåg äro:

Ångvissla å lokomotiv;

Signallyktor med röda, gröna och vita sken;

Signalskärm, röd;

Signalskärm, vit med rött kors;

Signalskärm, vit; samt

Handsignalmedel enligt bestämmelserna i § 1.

§ 12.*)

Med ångvissla givas följande signaler, nämligen:

1:o) »**Giv akt**»: ett kort ljud (●):

a) dels vid stationsrörelse

dels vid igångsättning av tåg, som är försett med genomgående bromsinrättning eller som består av ensamt lokomotiv eller ensam motorvagn,

i varje fall dock endast undantagsvis och av särskild anledning, såsom till personers åtvarnande eller till besvarande av signal, som icke kan omedelbart åtlydas;

b) då tåg får passera station såsom svar å given avgångssignal;

c) då under tågs gång lindrig bromsning påkallas;

2:o) »**Bromsa kraftigt**»: tre korta ljud (●●●): då kraftig bromsning påkallas och således alltid, då tåg, som icke har genomgående bromsinrättning, skall stoppas;

3:o) »**Lossa bromsarna**»: ett långt och ett kort ljud (—●):

a) då bromsning av tåg ägt rum och

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 6 mars 1911.

lokomotivföraren påkallar bromsningens upphörande;

b) då tåg, som icke har genomgående bromsinrättning, skall sättas i gång;

4:o) »**Tåg kommer**»: ett långt ihållande ljud (—):

a) då tåg nalkas huvudsignal, som visar stopp;

b) då tåg nalkas tunnel, snögalleri, kurva i djup skärning eller större vägövergång i banans plan, mot vilken utsikten är skymd;

c) då människor synas i spåret framför tåget;

5:o) »**Larmsignal**»: många tätt upprepade korta ljud (●●●●●●●●);

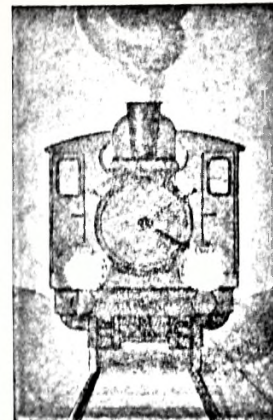
Denna signal avser att tillkalla arbetsbiträde och får endast användas, då **skyndsamhet** är av nöden.

§ 13.

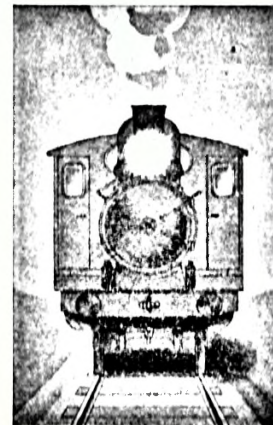
Mom. 1.^o Signallyktor å tåg skola nattotid och i tjocka vara anbragta så, som nedan sägs:

a) då lokomotivet **drager** vagnarna:

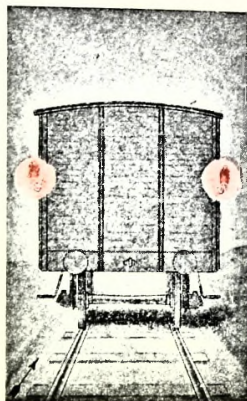
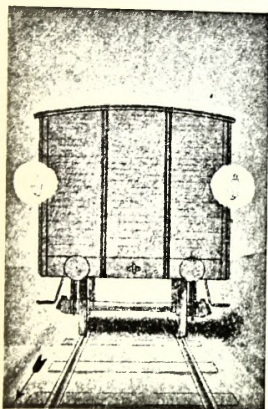
^{*)} Momentet har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägstyrelsens skrivelse den 22 juni 1906.



ä den vid lokomotivets gång främst varande delen antingen **två lyktor** med **ofärgat sken framåt** eller **en enda, centralt och högt fästad stor lykta** likaledes med **ofärgat sken framåt**, och



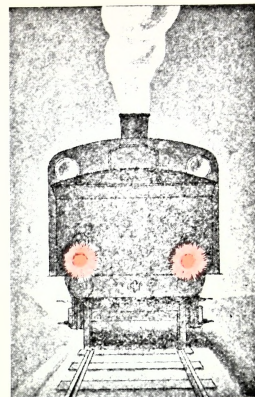
å sista vagnen i tåget två lyktor, visande rött sken bakåt och ofärgat sken framåt;



b) då lokomotivet skjuter vagnarna framför sig:

å lokomotivet två lyktor med rött sken bakåt, och

å den vagn, som går främst, två lyktor med ofärgat sken framåt och rött sken bakåt;



c) då lokomotivet går ensamt:

antingen två lyktor med ofärgat sken framåt eller en enda, centralt och högt fästad stor lykta, likaledes med ofärgat sken framåt, samt

två lyktor, visande rött sken bakåt;

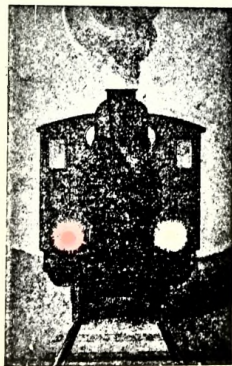
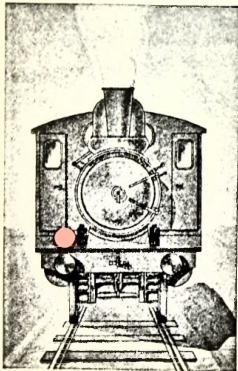
d) vid snöplogning:
tre eller fyra lyktor å lokomotivet på samma sätt som i mom. c) sägs, med iakttagande därav, att de lyktor, som äro vända åt snöplogen, fästas så högt, att deras sken synes över plogen.

Mom. 2. Vid stationsrörelser och sådana rörelser å banan, som ske un-

der skydd av behöriga stoppsignaler, ävensom vid sådan backning av tåg, som måste ske vare sig till undvikande av fara eller under de förhållanden, varom säkerhetsreglernas § 53 handlar, behöva lyktornas sken icke ändras efter tågets olika riktning.

Mom. 3. När å dubbelspårig bana, tåg måste framgå på annat spår än det för tågriktningen fastställda, skola å tågets främre ände anbringas:

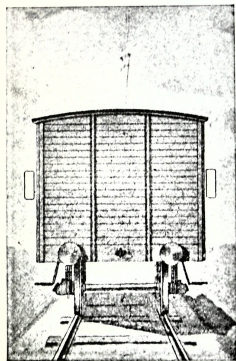
vid dagsljus en röd skärm och nattetid en lykta till höger med rött sken framåt och en lykta till vänster med ofärgat sken, likaledes framåt.



§ 14.

Slutet av tåg skall vid dagsljus särskilt betecknas genom två utstående vita skärmar, fästade en på vardera långsidan av sista fordonet.

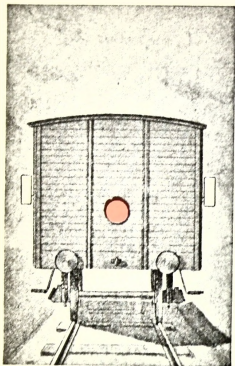
Denna föreskrift äger ej tillämpning då tåg består av ensamt gående lokomotiv.



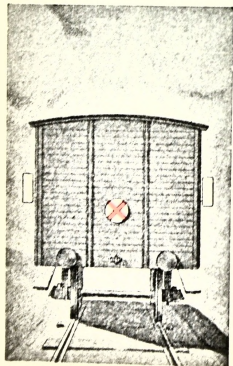
§ 15.

Extratåg, som icke är på annat sätt för vederbörande banpersonal kungjort, skall, så vitt möjligt, tillkännagivas genom särskilda signalmedel, fästade efterst å det tåg, som näst förut passerar extratågets väg:

a) vid dagsljus:

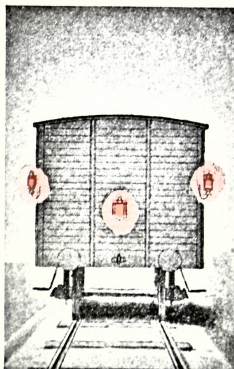


genom en
röd skärm, eller
röd flagga, angivande att extra-
tåget kommer
efter från samma
håll;

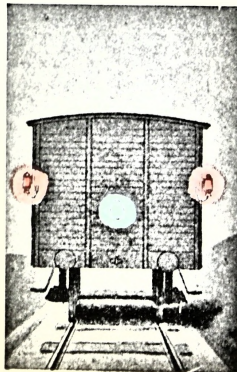


genom en vit
skärm med rött
kors, eller en
grön flagga, bety-
dande att extra-
tåg kommer från
motsatt håll;

b) nattetid och i tjocka:



genom en
lykta med rött
sken, angivan-
de extratåg från
samma håll,
samt



genom en
lykta med grönt
sken, betydan-
de extratåg från
motsatt håll.

Signal att extratåget kommer från samma håll benämnes **följsignal**; signal att extratåget kommer från motsatt håll benämnes **kryssignal**.

Å dubbelspårig bana sker sådant tillkännagivande, som i denna § avses, allenast å det tåg, som näst före extratåget passerar å det spår, varå extratåget skall framgå.

§ 16.

Behöver tågpersonalen giva till lokomotivföraren någon av signalerna »stopp», »varsamhet», »alltvä» eller »avgångssignal», skall detta ske genom handsignaler.

C. Allmänna föreskrifter.

§ 17.

Signal skall givas så, att den tydligt kan märkas av den, som skall rätta sig därefter.

§ 18.

Var och en, som under tjänstgöring skall begagna signalredskap, är ansvarig för, att dessa äro för ändamålet i brukbart skick och till hands, då de skola användas.

§ 19.

De i denna signalordning upptagna signaler få icke utföras på annat sätt än här ovan föreskrivits. Icke heller få andra signaler användas, utan att de äro av järnvägens styrelse fastställda.

Märkes ej anledning till fara, sedan tåget, på sätt nyss är sagt, framgått en sträcka av 2 kilometer, må lokomotivföraren med skärpt uppmärksamhet å banan och möjligen befintliga signaler, återgiva tåget den i tidtabell föreskrivna hastigheten.

Fjärde kapitlet.

Allmänna anordningar

beträffande

A) bana och stationer.

§ 1.

Bana och stationer skola hållas i sådant skick, att tåg kan utan fara framgå med tillåten största hastighet.

§ 2.

Normalsektionen för fria rummet må ej göras mindre än den, som finnes föreskriven i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär den 2 januari 1901.

De gränslinjer, som icke få överskridas av på vagn lastade föremål, angivas uti den av Kungl. Järnvägsstyrelsen i december 1905 fastställda **lastprofilen**.

§ 3.

Hägnad av lämplig beskaffenhet skall vara anbragt och i fullgott skick underhållen överallt, där sådant till betryggande av bantågens säkerhet är behöfligt.

§ 4.

Vägövergång i banans plan skall vara försedd med **grindar** eller **bommar**, vilka kunna avhålla vägfärande, då tåg passerar vägövergången.

Å grindar, avsedda att stänga vägövergång så väl mot landsväg som mot bana, skola **röda signaltavlor** vara anbragta; varjämte vid sådan övergång skola, nattetid och i tjocka, givas vederbörliga handsignaler med lykta.

Vid vägövergång i banans plan, där icke särskild vakt är anställd, skall å vardera sidan av banan, invid grinden eller bommen, en **varningstavla** vara uppsatt, å vilken tydligt kan läsas på den från banan vända sidan: »Passera ej banan, då tåg höres eller synes»

samt på den motsatta sidan: »Stäng grinden» eller: »Stäng bommen».

§ 5.

Bana och stationer skola vara **bevakade** under de tider av dygnet, då tåg väntas.

§ 6.

Samtliga stationer, där tåg skola mötas, måste stå i förbindelse med varandra genom **elektrisk telegrafledning**.

§ 7.

Stationer, banföreningar, bankorsningar, rörliga broar och andra ställen, där tågs säkerhet sådant fordrar, skola vara försedda med nödigt antal **fasta signalinrättningar**.

§ 8.

Varje stationshus skall vara försett med ur, visande gemensam borgerlig tid.

§ 9.

Mellan spår, som sammanlöpa eller korsar varandra, skall **hinderpåle** vara anbragt, vilken utmärker gränsen, dit ett fordon kan framföras på ettdera spåret i riktning emot spårkorsningen utan att hindra fordons rörelser på andra spåret.

§ 10.

För skötsel och bevakning av varje banförening, bankorsning eller rörlig bro skall särskild **instruktion** vara utfärdad.