

DEL II

# SIGNALORDNING

(S. O.)

FÖR HUVUDBANOR

JÄMTE

VERKSTÄLLIGHETSBESTÄMMELSER

(S. O. vb)

## FÖRKORTNINGSTABELL

(TILL S. O.)

|       |                  |
|-------|------------------|
| B. F. | Banförordning.   |
| D. R. | Driftreglemente. |

## FÖRKORTNINGSTABELL

(TILL S. O., MOTIVERING)

|           |                                                          |
|-----------|----------------------------------------------------------|
| B. F.     | Banförordning.                                           |
| D. R.     | Driftreglemente.                                         |
| M. M. F.  | Föreskrifter angående mått å och målning av signalmedel. |
| Si. O.    | Signalordning (nuvarande).                               |
| S. O.     | Signalordning.                                           |
| S. O. Vb. | », verkställighetsbestämmelser.                          |
| Sä. O.    | Säkerhetsordning.                                        |

# SIGNALORDNING.

## KAP. I.

### INLEDNING.

1. Signalordningen förutsätter signalanläggningar av viss beskaffenhet, varom finnes stadgat i *Banförordningen* (särtryck nr 000) samt i *Föreskrifter angående mått å och målning av signalmedel* (särtryck nr 159).

I den mån bestämmelserna i nämnda förordning och föreskrifter behöva vara kända vid tillämpandet av Signalordningen äro de här intagna.

2. För signalernas användande gälla, förutom Signalordningen och dess verkställighetsbestämmelser, föreskrifterna i *Driftreglementet* (särtryck nr 000), *Allmän ställverks- och blockinstruktion* (särtryck nr 23) samt lokala instruktioner.

3. Signaler utgöra de föreskrivna tecken, genom vilka personalen giver och mottager vissa av de befallningar eller upplysningar, som för drifttjänstens utförande äro erforderliga.

4. Signal skall givas med omsorg och i överensstämmelse med föreskrifterna i denna signalordning.

Ingå andra signaler få användas än sådana, som genom denna signalordning eller Styrelsens särskilda föreskrifter äro fastställda. Signalerna få ej användas för annat ändamål, än det som är föreskrivet och få ej heller framställas på annat sätt än som med signalmedlets konstruktion är avsett.



5. Den, som iakttaget signal, skall, så framt han ej med säkerhet vet, att signalen ej har betydelse för honom, åttlyda signalen, vare sig orsaken till dess givande är känd eller icke, dock med de undantag, som äro angivna i D. R., § 63, pt 1 och 2, § 72, pt 1, § 86, pt 1, § 100, pt 1, och § 111.

Då fråga är om annan signal än stoppsignal, skall den, som har att åttlyda signalen, om han har grundad anledning antaga, att åttlydnad av signalen skulle medföra fara, anmäla detta till vederbörande signalgivare.

6. Kan en signal ej tydligt uppfattas, skall den, för vilken signalen är avsedd, antaga den innebörd hos signalen, som manar till största försiktigheten.

7. Signalmedel äro:

*huvudsignal, genomfartssignal, försignal, hållplatssignal, ställsignal, signaltavla, signalskärm, signalflagga, signalgivarens armar, handsignallykta, signallykta, knalldosor, signalpipa, signalhorn och vissla.*

Signaler, som givas med armarna, flagga eller handsignallykta, benämnas *handsignaler*.

8. Var och en, som under tjänstgöring skall begagna signalmedel, är skyldig tillse, att detta är i brukbart skick, och, om så ej är förhållandet, föranstalta om åtgärd för dess iståndsättande. Han är även ansvarig för, att signalredskap är till hands, då det skall användas.

9. Signalfärgernas *grundbetydelse* är:

|                 |            |
|-----------------|------------|
| rött .....      | stopp,     |
| brandgult ..... | varsamhet, |
| grönt .....     | klart.     |

10. Med *dag* förstås tiden från solens uppgång till dess nedgång; med *natt* förstås den övriga delen av dygnet.

För dag föreskrivna signaler kallas *dagsignaler*; för natt föreskrivna kallas *nattsignaler*.

Nattsignaler skola användas jämväl under dagen i de fall, då dagsignalerna icke kunna tydligt skönjas, samt även eljest efter prövning av Styrelsen.

I tunnlar och snögallerier skola nattsignaler användas



jämväl under dagen; dock behöva signaler, förda å tåg, lokomotiv eller andra, enstaka fordon, icke givas i form av nattsignaler i tunnlar och snögallerier, som äro kortare än 500 m.

11. Beteckningarna *höger* och *vänster* hänföra sig, när fråga är om å tåg förd signal, till tågets farriktning, och eljest till farriktningen för det tåg eller fordon, för vilket signalen skall gälla.

12. Angående innebörden av benämningarna förare och lokomotiv, se D. R., § 56, pt 2, resp. § 4, pt 2.

---

# SIGNALER.

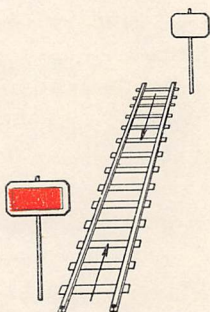
## KAP. II.

### STÄLLSIGNALER OCH KNALLSIGNALER.

#### Signal 1: Stopp.

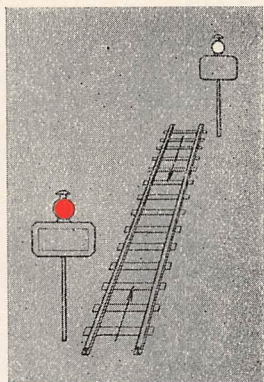
*Under dagen:*

Å stång fästad röd skiva  
tvärs för banan.



*Under natten:*

Rött sken från å stång  
fästad lykta.



## VERKSTÄLLIGHETSBESTÄMMELSER.

## TILL KAP. II.

1. Dessa signaler gälla för såväl tåg som vagnuttagning, växlingsrörelser och småfordonsfärder.

2. Av ställsignaler, avsedda att begagnas under dagen, finnas två slag, nämligen

- a) *röd ställsignal med vit baksida,*
- b) *brandgul ställsignal med grön baksida.*

För begagnande under natten förses ställsignalerna med lyktor visande vederbörliga signalsken, varvid den vita baksidan under natten motsvaras av ofärgat sken.

3. Ställsignal är avsedd att anordnas å stång och skivan är å den röda, brandgula resp. gröna sidan försedd med vit kantrand. Den röda skivan är rektangulär med avsneddade hörn och den gula rund.

## TILL SIGNAL 1.

4. Då stoppsignaler skola utsättas, skall i regeln signal 1 härtill användas, och utsättas signaler å ömse sidor om det farliga stället så, att i riktning *från* det farliga stället visas röd skiva resp. rött sken och *inåt*, *mot* det farliga stället skivans vita sida resp. ofärgat sken.

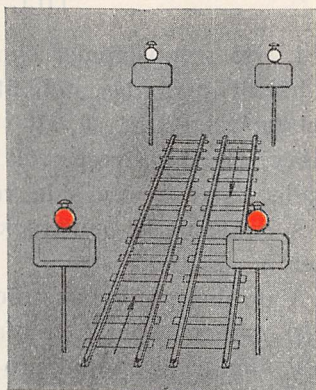
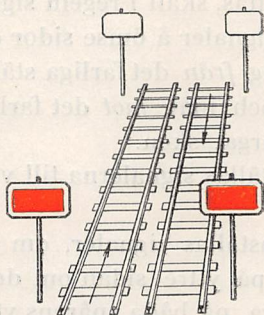
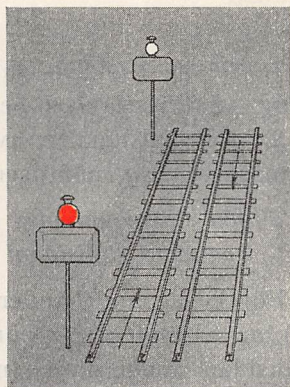
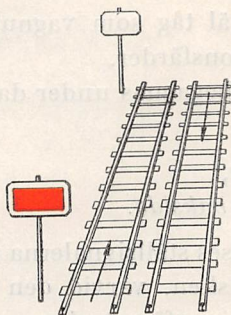
Å enkelspårig bansträcka uppställas signalerna till vänster om spåret.

Å dubbelspårig bansträcka uppställas signaler, om endast det ena spåret är ofarbart, på yttre sidan om detta och, om båda spåren äro ofarbara, på båda spårens yttre sidor. Löpa å sådan bansträcka spåren icke bredvid varandra, uppställas signalerna så som för enkelspårig bansträcka är föreskrivet.

Å bansträcka med tre eller flera jämlöpande spår användes som stoppsignal signal 46 a.

Å bansträcka med elektrisk drift anses, då en eller flera närliggande sektioner av den elektriska kontaktled-





ningen måst urkopplas, det farliga stället sträcka sig mellan de yttre gränspunkterna för den eller de sektioner, där dylik urkoppling ägt rum.

5. Är det farliga stället beläget mellan med huvudsignal utrustade driftplatser, anordnas signaleringen på ett avstånd av 1 000 meter från det farliga stället, vilket avstånd, då väderleken är ogynnsam för tågs bringande till stopp, t. ex. under lövfällningen och vid andra tillfällen, då rälerna äro slippriga, skall ökas med 300 meter. Skulle signalerna icke härvid bliva synliga från banan på 150 meters avstånd, skola de utflyttas till en punkt, där detta villkor blir uppfyllt.

Är det farliga stället beläget så nära med huvudsignal utrustad driftplats, att signaleringen enligt förestående skulle komma att äga rum inom eller på andra sidan om driftplatsens område, skall stoppsignalen åt detta håll uppsättas å plats, som av tågexpeditören (platsvakten) bestämmes efter samråd med sträckvakten eller den, som eljest anordnar signaleringen.

6. Ligger det farliga stället å med huvudsignal utrustad driftplats, anordnas signaleringen å ömse sidor om den ofarbara spårdelen, så att endast denna del blir avspärrad.

7. Om signal 1 ej finnes till hands eller om denna signal ej hinner anordnas, må i stället givas signal 46 b på det för utsättande av signal 1 bestämda signaleringsavståndet.

Om tåg eller fordon dessförinnan iakttages närma sig å spår, å vilket det farliga stället är beläget, gives genast signal 46 a.

8. När signal 1 anordnas eller i dess ställe signal 46 b gives mellan med huvudsignal utrustade driftplatser, skall med undantag för i D. R., §§ 72, pt 13, och 81, pt 8, nämnda fall, signal 1 alltid och signal 46 b om möjligt (se dock D. R., § 47, pt 14) förstärkas med knallsignaler på sätt i vb 15 närmare angives.

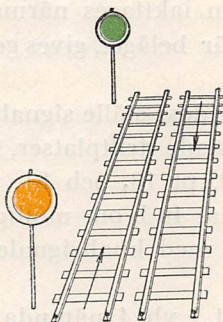
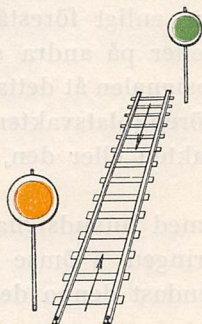
När signal 46 a användes i det i vb 4 nämnda fall, skall den om möjligt förstärkas med knallsignaler på sätt i vb 15 närmare angives.



## Signal 2: Varsamhet.

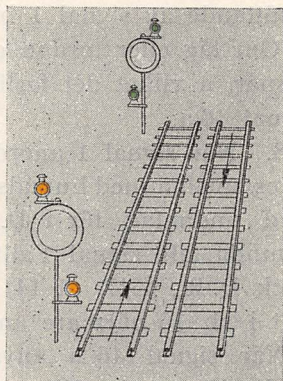
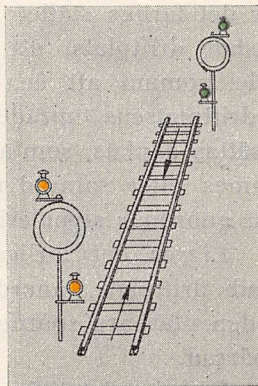
*Under dagen:*

Å stång fästad brandgul skiva tvärs för banan.



*Under natten:*

Brandgult sken från två å stång fästade lyktor, anordnade snett stigande uppåt åt vänster.





Nödfallsvi må signal 1 resp. signal 46 b i detta fall ersättas med enbart knallsignaler, utlagda på nyssnämnda sätt.

Angående anordnande av fullständig signalering med stoppsignaler och knallsignaler, se vb 15.

## TILL SIGNAL 2.

9. Då varsamhetssignaler skola uppsättas, skall i regeln signal 2 härför användas. Placeringen av denna signal skall, med undantag av det i vb 12 omnämnda fall, ske på sätt i vb 4 samt 5 resp. 6 sagts om stoppsignaler.

Den gröna baksidan av resp. det gröna skenet å den å andra sidan om varsamhetssträckan från tåget sett befintliga tavlan anger, att tåget på detta ställe får återtaga sin normala hastighet.

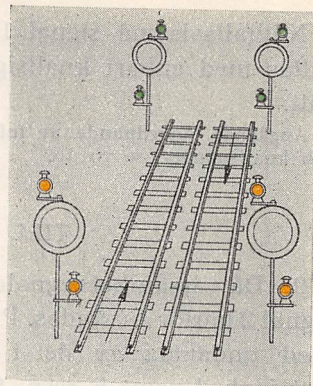
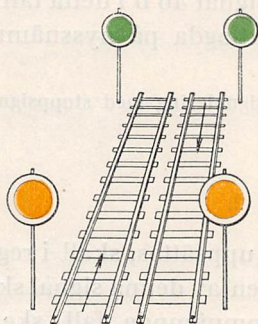
10. Om signal 2 ej finnes till hands eller om denna signal ej hinna anordnas, skall i stället givas signal 46 b på det för utsättande av signal 2 bestämda signaleringsavståndet. Om tåg eller fordon dessförinnan iakttages närma sig å spår, å vilket det farliga stället är beläget, gives genast signal 46 a. Sedan tåget stannat, skall under rättelse om förhållandet lämnas till tåget.

11. När signal 2 anordnas eller i dess ställe signal 46 b gives mellan med huvudsignal utrustade driftplatser, skall signalen, såvida det icke med visshet är känt att väntat tåg eller fordon underrättats om förhållandet, förstärkas med knallsignaler på sätt i vb 16 närmare anges.

Nödfallsvi må signal 2 resp. signal 46 b i detta fall ersättas med enbart knallsignaler, vilka utläggas på sätt i vb 15 närmare anges.

Angående anordnande av fullständig signalering med varsamhetssignaler och knallsignaler, se vb 16.

12. Signal 2 användes jämväl för hjälpsignalering, då från försignalen ej kan givas signalen »från huvudsignalen kan väntas stopp»; (se D. R., § 47, pt 15). Den uppställs då invid försignalen, men förstärkes icke med knallsignaler.



### Signal 3: Signal från ställsignal eller handsignal följer eller stopp.

- a) Fem knallsignaler efter varandra å samma skensträng.
- b) Tre knallsignaler efter varandra å samma skensträng.
- c) En knallsignal å ena skensträngen.



## TILL SIGNALERNA 3 a, 3 b OCH 3 c.

13. Knalldosor bestå av kapslar, fyllda med explosivt ämne. Angående behandlingen av knalldosor, se bil. A. Bil. A.

14. Signalerna användas för att hänleda uppmärksamheten på stopp- eller varsamhetssignal med ställsignal eller handsignal. Deras grundbetydelse är därför »signal från ställsignal eller handsignal följer». Följer däremot icke sådan signal, betyda signalerna »stopp».

15. Då knallsignaler skola användas i samband med eller i stället för stoppsignal, användes signal 3 a. De fem knallsignalerna utläggas därvid å vänstra skensträngen sålunda, att vid signal 1 eller den plats, där signal 1 skulle uppställas, utlägges en, 30 meter därifrån åt den farliga punkten en och bortom signal 1, från den farliga punkten räknat, tre knallsignaler å 30 meters avstånd från varandra, den innersta 150 meter från signal 1. Anordnandet av signal 1 jämte signal 3 a framgår av tabellen å efterstående sida.

16. Då knallsignaler skola användas i samband med eller i stället för varsamhetssignal, användes signal 3 b.

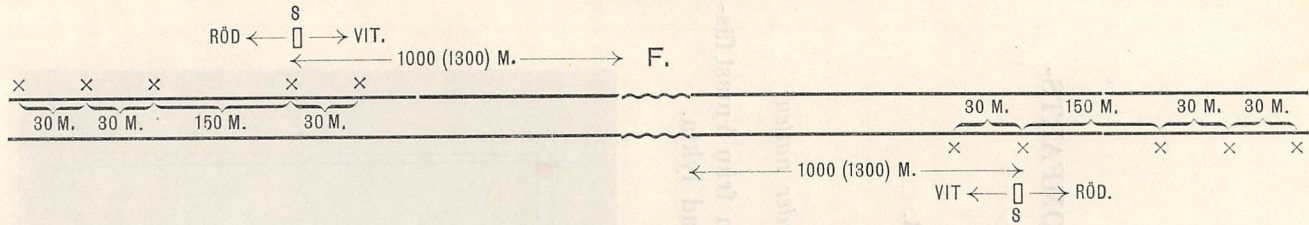
Anordnandet av signal 2 jämte signal 3 b skall ske på samma sätt som angivits i tabellen å efterstående sida efter vb 15 med undantag därav, att de två inre knalldosorna bortfalla och den röda ställsignalen ersättes av brandgul sådan.

17. Signal 3 c användes vid uppställande av hastighetsmätare å banan (dromopetard). Jfr särtryck nr 151, § 7, och D. R., § 68, pt 3.

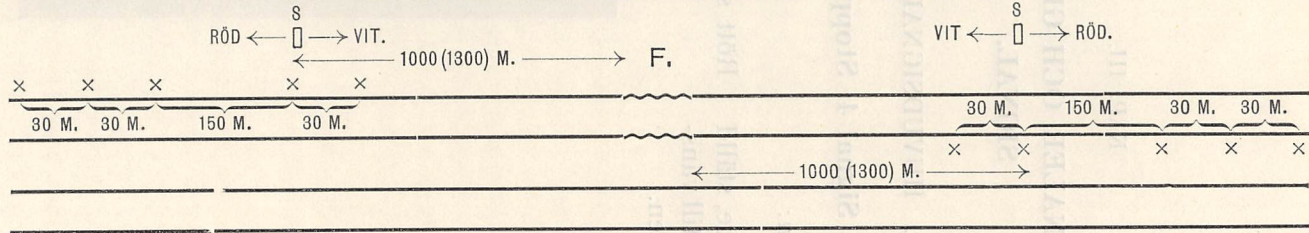




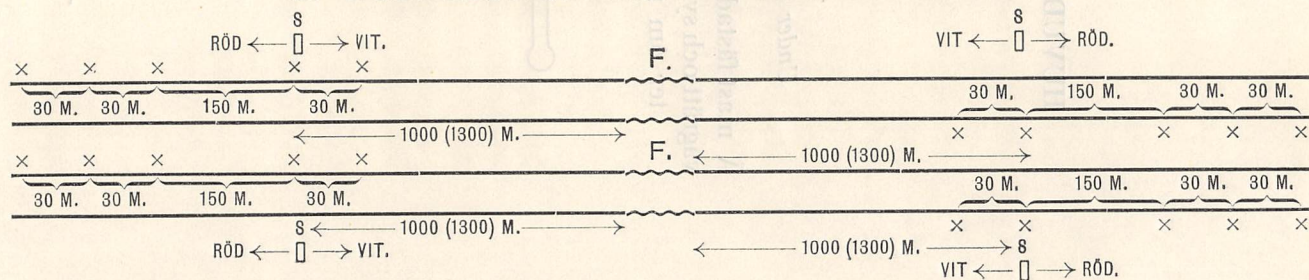
## A. ENKELSPÅR.



## B. DUBBELSPÅR: ENA SPÅRET OFARBART.



## C. DUBBELSPÅR: BÅDA SPÅREN OFARBARA.



F = DEN FARLIGA PUNKTEN; S = STÄLLSIGNALEN; × = KNALLDOSAN.

## KAP. III.

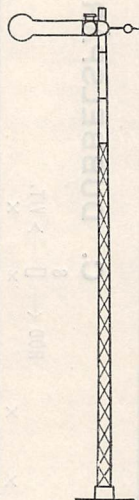
HUVUDSIGNALER OCH GENOMFARTS-  
SIGNAL.

## A. HUVUDSIGNALER.

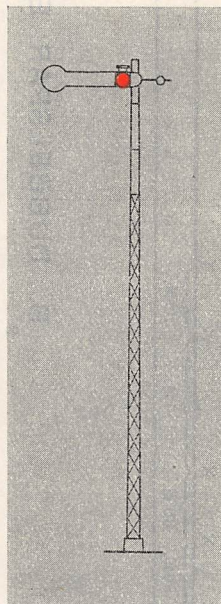
## Signal 4: Stopp.

*Under dagen:*

Å mast fästad vinge, ställd  
vågrätt och synlig till vän-  
ster om masten.

*Under natten:*

Rött sken från å mast fäs-  
tad lykta.





## TILL KAP. III.

18. Huvudsignal består av en mast, å vars övre del äro anbragta en till tre tvärs för banan åt vänster om masten rörliga vingar, försedda med en cirkelformad utsvällning å yttre ändan och å den sida, varmed signal visas, målade röda och hvita, ävensom ett mot vingarna svarande antal lyktor.

Vid driftplats med endast en växel i huvudspåret eller vid blockpost utan växel kunna de för båda tågriktningarna avsedda vingarna anordnas å en gemensam mast (*T-signal*); (B. F., § 08, pt 1). Härvid må gemensam lykta användas.

Genomfartssignal består av en å huvudsignalens mast under övriga vingar till vänster om masten anbragt, tvärs för banan rörlig vinge, försedd med pilspetsformad utsvällning å yttre ändan och å den sida, varmed signal visas, målad brandgul med ett brött, svart tvärstreck, ävensom av en lykta.

19. Huvudsignaler indelas i *infartssignaler*, *utfartssignaler*, *tågvägsignaler* och *skyddssignaler*.

Infartssignaler äro huvudsignaler vid infart å sådan driftplats, som är försedd med till huvudtågväg anslutet rundspår.

Utfartssignaler äro huvudsignaler vid utfart från sådan driftplats, som tillika är försedd med infartssignal.

Tågvägsignaler äro huvudsignaler för angivande av tågväg, där flera än tre sådana förekomma.

Skyddssignaler äro övriga huvudsignaler, t. ex. vid driftplats med endast en växel i huvudtågväg, vid blockpost utan växel samt vid rörlig bro.

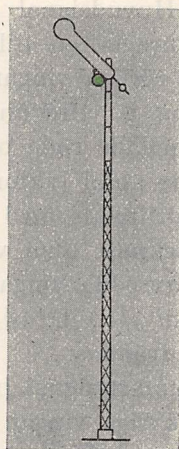
20. Huvudsignal med två eller tre vingar å samma sida om masten (tvåvingad resp. trevingad huvudsignal) användes endast å driftplats med förregling. Å sådan

**Signal 5: Kör till huvudtågväg eller kör.***Under dagen:*

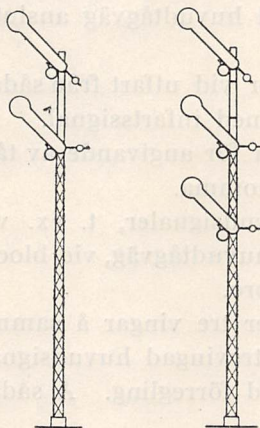
En å mast fästad vinge,  
ställd i 45° vinkel uppåt  
och synlig till vänster om  
masten.

*Under natten:*

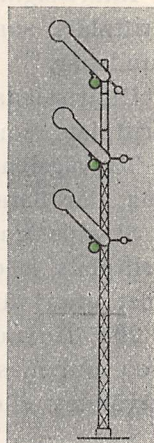
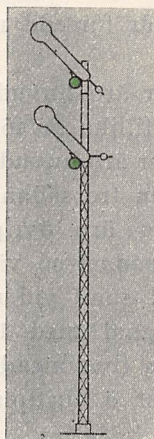
Ett grönt sken från å mast  
fästad lykta.

**Signal 6: Kör till sidotågväg eller kör.***Under dagen:*

Två eller tre å mast fäs-  
tade vingar, ställda i 45°  
vinkel uppåt och synliga  
till vänster om masten.

*Under natten:*

Två eller tre gröna sken  
från å mast fästade lyktor.





plats betyder signal 5 från huvudsignal »kör» till den råkaste tågvägen (huvudtågvägen) och signal 6 »kör» till annan tågväg (sidotågväg), såframt ej genom lokal instruktion annorlunda är bestämt.

Å huvudsignal med endast en vinge betyder signal 5 endast »kör».

21. Genomfartssignal användes allenast vid driftplats med förregling.

Sådan signal är så anordnad, att »genomfart tillåten» kan signaleras med densamma endast för huvudtågväg utom vid sådana platser, där genomfartståg avviker till en grenlinje och avvikelsen äger rum redan vid infarten.

22. Huvudsignaler och genomfartssignaler hava betydelse allenast för tåg, ävensom, så framt ej annorlunda bestämts (se D. R.), vid vagnuttagning, men icke för växlingsrörelser och småfordonsfärder.

23. Huvudsignal står i regeln till vänster om tillhörande spår. Om signalen är anordnad å signalbro, står den i regeln rakt över vederbörande spår (B. F., § 08, pt 8).

24. Genomfartssignal skall alltid vara försedd med blinkljus.

Å huvudsignaler må blinkljus användas:

- a) antingen allenast vid stoppställning,
- b) eller vid stoppställning och vid kör till huvudtågväg, dock ej allenast vid sistnämnda ställning.

Om genomfartssignal finnes anordnad, skall blinkljuset till huvudsignals vinge, därest sådant användes, anordnas såsom under a) sagts.

Å bredvid varandra uppställda huvudsignaler må blinkljus ej anordnas i mer än en av dem, om signalbilderna därigenom skulle bli otydliga.

Då blinkljus användes, skall ljusperiodernas längd utgöra minst 0.1 och högst 0.5 sekund samt mörkperiodernas minst 0.5 och högst 0.9 sekund. Å genomfartssignal och försignal skall antalet blinkar uppgå till 60—70 pr minut. Å huvudsignal skall ljusperiodernas längd vara märkbart större än å genomfartssignal och försignal.

25. Samtliga lyktor å flervingad huvudsignal skola,



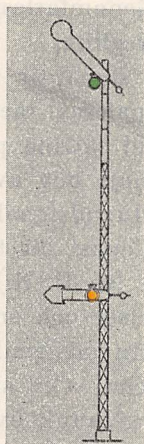
## B. GENOMFARTSSIGNAL.

**Signal 7: Genomfart förbjuden.***Under dagen:*

Genomfartssignalensvinge  
ställd vågrätt och synlig  
till vänster om masten.

*Under natten:*

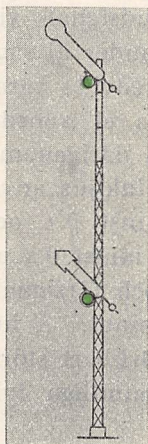
Ett brandgult blinkljus  
från genomfartssignalens  
lykta.

**Signal 8: Genomfart tillåten.***Under dagen:*

Genomfartssignalensvinge  
ställd i 45° vinkel uppåt  
och synlig till vänster om  
masten.

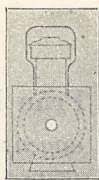
*Under natten:*

Ett grönt blinkljus från  
genomfartssignalens lykta.

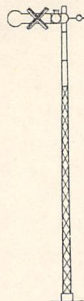


då nattsignaler användas och då tåg (fordon under vagn-uttagning) väntas å det spår, för vilket huvudsignalen gäller, hållas tända oavsett om signalen är i olag eller är ogiltig för väntat tåg (fordon). Om automatisk tändning av de undre lyktorna i huvudsignalen finnes anordnad, behöver endast den översta lyktan hållas tänd. Vid längre tågmellantider kunna lyktorna hållas släckta enligt vederbörande trafikinspektörs beprövande. Alla huvudsignaler, som tillsammans bilda en grupp så, att de nattetid endast på grund av sin inbördes ställning kunna särskiljas, skola samtidigt hållas tända.

26. För kontroll såväl å att lyktor å huvud- och genomfartssignal brinna, som å signalens ställning är, där så är möjligt, anordnat s. k. bakljus. Bakljuset utgöres, då lyktan visar rött eller brandgult sken eller då skenet är avskärmat, av matt ofärgat sken från en ljusöppning av omkring 120 mm diameter och, då lyktan visar grönt sken, av matt ofärgat sken från en ljusöppning av 20—30 mm diameter (s. k. stjärnljus).



27. För att beteckna, att huvudsignal ej är i bruk, användes ett snedställt svart och vitt kors, som fästes å vingen. Detta märke användes för signal, som är under uppsättning, men ännu ej tagits i bruk, ävensom för signal, som tagits ur bruk för reparation eller som skall borttagas, alltså ej då huvudsignal tillfälligt är i olag. Då dylikt ogiltighetsmärke användes, skall signalen ej hållas tänd nattetid.



Angående hjälpsignalering, då huvudsignal ej kan användas, se D. R. § 47, pt 13 och 14.

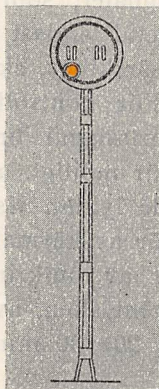
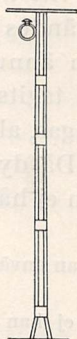
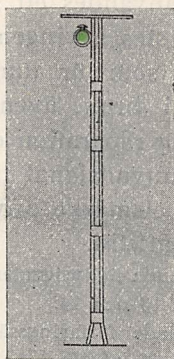
Angående förfaringsätt, då genomfartssignal ej kan användas, se D. R., § 47, pt 16.



## KAP. IV.

## FÖRSIGNALER.

## A. FÖRSIGNAL MED TVÅ SIGNALBEGREPP.

**Signal 9: Från huvudsignalen kan väntas stopp.***Under dagen:*En å stolpe fästad skiva,  
ställd tvärs för banan.*Under natten:*Brandgult blinkljus från  
en å stolpe fästad lykta.**Signal 10: Från huvudsignalen kan väntas kör.***Under dagen:*En å stolpe fästad skiva,  
ställd vågrätt.*Under natten:*Grönt blinkljus från en å  
stolpe fästad lykta.

## TILL KAP. IV.

28. Försignal, avsedd att kunna uttrycka *två* signalbegrepp, består av en stolpe, å vars övre del är anbragt en cirkelrund skiva, ställbar dels vågrätt dels lodrätt tvärs för banan och målad brandgul med vit kantrand och en svart rand mellan det gula fältet och den vita randen, ävensom av en lykta.

Försignal, avsedd att kunna uttrycka *tre* signalbegrepp, består dessutom av en under skivan anbragt och till vänster om stolpen tvärs för banan rörlig, i yttre ändan kluven vinge, målad brandgul med ett brett, svart tvärstreck. Å denna försignaltyp finnas två lyktor.

29. Försignal är avsedd att redan på ett visst avstånd från en huvudsignal angiva, vilken signal som kan väntas från huvudsignalen.

30. Försignal med tre signalbegrepp förekommer endast i förbindelse med två- eller trevingad huvudsignal.

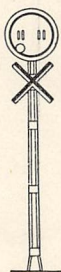
31. Försignal uppställs i regeln till vänster om tillhörande spår. (B. F., § 08, pt 8).

32. Då hjälpsignalering medelst signal 2 måst enligt D. R., § 47, pt 15, anordnas, skall lykta i försignal vara släckt.

33. För kontroll därå, att lykta i försignal brinner, är anordnat s. k. bakljus. Bakljuset utgöres av matt ofärgat sken från en ljusöppning av omkring 120 mm, då lyktan visar brandgult sken eller då skenet är avskärmat, och från en ljusöppning av omkring 20 mm, då lyktan visar grönt sken.

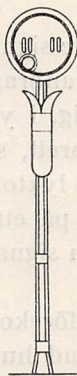
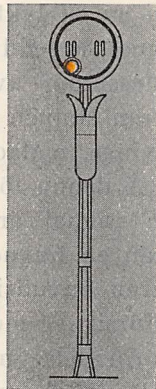
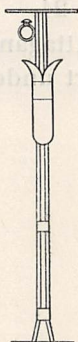
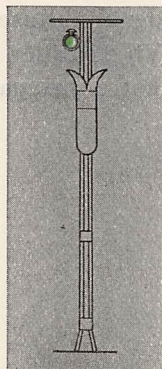
34. Försignal skall alltid vara försedd med blinkljus. Angående blinkljusets anordnande, se vb 24.

35. Vb 27 gäller även försignal med iakttagande därav, att märket anbringas å stolpen omedelbart under skivan.



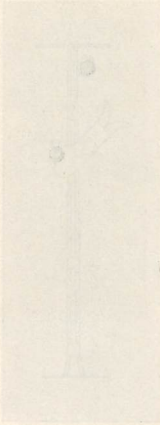


## B. FÖRSIGNAL MED TRE SIGNALBEGREPP.

**Signal 11: Från huvudsignalen kan väntas stopp.***Under dagen:*En å stolpe fästad skiva,  
ställd tvärs för banan.*Under natten:*Brandgult blinkljus från  
en å stolpe fästad lykta.**Signal 12: Från huvudsignalen kan väntas kör till huvudtågväg.***Under dagen:*En å stolpe fästad skiva,  
ställd vågrätt.*Under natten:*Grönt blinkljus från en å  
stolpe fästad lykta.

Signal 13: Från huvudsikten kan vänstas kör till  
sidotågväg.

Under natten:  
Grönt blinkas från 174 Å  
stoppe fästade lyktor, ställ-  
da snett sågande uppåt 45  
vinklar.



Under dagen:  
En å stoppe fästade skiva,  
ställd vågrätt, och därnå-  
der en ring, ställd i 45°  
vinkel uppåt och synlig  
till vänster om stoppen.

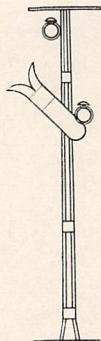




### Signal 13: Från huvudsignalen kan väntas kör till sidotågväg.

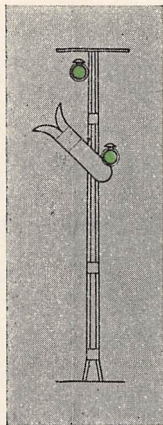
*Under dagen:*

En å stolpe fästad skiva, ställd vågrätt, och därunder en vinge, ställd i  $45^\circ$  vinkel uppåt och synlig till vänster om stolpen.



*Under natten:*

Grönt blinkljus från två å stolpe fästade lyktor, ställda snett stigande uppåt åt vänster.







## KAP. V.

## HÅLLPLATSSIGNAL.

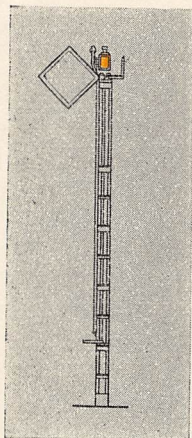
## Signal 14: Tåget skall göra uppehåll.

*Under dagen:*

En å mast fästad, brand-  
gul skiva, ställd tvärs för  
banan.

*Under natten:*

Brandgult fast sken från  
en å mast fästad lykta.



## TILL KAP. V.

36. Hållplatssignal består av en mast, å vars övre del är anbragt en på hörn ställd, kvadratisk skiva, som kring en lodrät axel kan ställas tvärs för och längs med banan och som är målad brandgul med svart kantrand, ävensom av en lykta.

37. Signalen är avsedd att användas å hållplatser för att i god tid varsko föraren, huruvida uppehåll skall göras eller ej. Å dubbelspårig bansträcka anordnas två dylika signaler, en å vardera sidan om dubbelspåret och gälla dessa signaler för var sitt spår. Å obemannad hållplats är signalen avsedd att manövreras av allmänheten. (Jfr D. R., § 53, pt 15).

38. Blinkljus får icke användas i hållplatssignal.

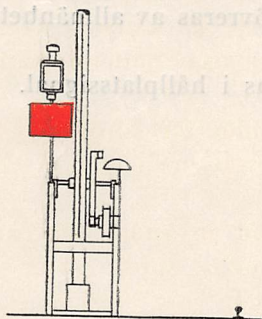
## KAP. VI.

SIGNALER Å VÄGAVSTÄNGNINGSANORDNING  
OCH VATTENKASTARE.

## Signal 15: Stopp.

*Under dagen:*

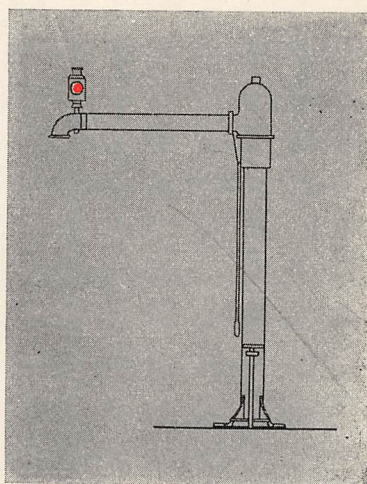
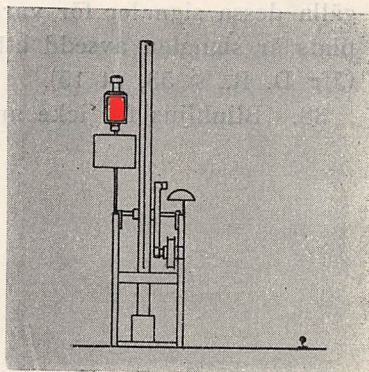
Å anordningen fästad röd  
skiva, ställd tvärs för  
banan.



Beträffande vattenkastare:  
ingen signal.

*Under natten:*

Rött sken från lykta, upp-  
satt å anordningen.





## TILL KAP. VI.

39. Under dagen utgöres signalen av en å båda sidor röd, rektangulär skiva utan kantrand och under natten av en lykta, med vilken kan visas rött eller ofärgat sken.

40. Vid bevakade vägövergångar användes signalen för att för tåg angiva, att avstängningsanordningen icke är stängd för vägtrafiken. Å vattenkastare användes endast nattsignalen och anger denna, att vattenkastarens arm är ställd tvärs för spåret. Då avstängningsanordningen är stängd för vägtrafik resp. då vattenkastarens arm icke är ställd tvärs för spåret visas nattetid ofärgat sken mot tåget.

Denna signal kan även användas för rörlig bro för att angiva, huruvida växling å bron må äga rum eller ej (B. F., § 08, pt 5).

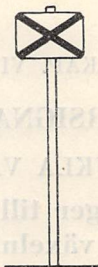
41. För denna signal skall alltid användas fast sken.

42. Då nattsignaler skola användas, skola lyktor vid vägövergångar hållas tända, då tåg eller fordon skall passera eller då växlingsrörelse skall äga rum, samt lykta å vattenkastare hållas tänd, såväl när lyktor i huvudsignal för den tågväg, invid vilken vattenkastaren är uppställd, skola hållas tända av den anledning, att tåg därå väntas, som dessutom, då växling pågår å spår, som ligger intill vattenkastaren.

Vid vägövergångar med synnerligen livlig trafik och där utsikten mot tåget är skyddad kan jämte signal 15 på lämpligt avstånd från vägövergången vara anordnad ytterligare en signal 15, vars skiva skall till storlek och färg överensstämma med stoppställsignalskiva, samt vara manövrerbar från vägövergången och vars lykta skall visa rött eller ofärgat sken mot tåg, som nalkas övergången.

43. För att för föraren utmärka närheten av en vägövergång, till vilken utsikten från tåget är skyddad, användes ett s. k. orienteringsmärke.





Detta märke angiver sålunda den plats, där signal 40 skall givas, och uppsättes, då särskilt behov därav förefinnes.

44. Orienteringsmärkets skiva är rektangulär och dess framsida målad vit med ett diagonalt kors i svart färg.



## KAP. VII.

## SPÅRSIGNALER.

## A. ENKLA VÄXLAR.

**Signal 16: Växeln ligger till rakspår för gång mot växeln.**

En fyrsidig, vit bild.



**Signal 17: Växeln ligger till rakspår för gång med växeln.**

En tresidig, vit bild.



**Signal 18: Växeln ligger till kurvspår för gång mot växeln.**

En snett nedåt riktad vit pil, vars spets anger, åt vilken sida om rakspåret växeln leder.



## TILL KAP. VII.

45. De under A—C nämnda spårsignalerna bestå av en lykta av svartmålad plåt, mot vilken signalbilderna i signalerna 16—24 framträda genom mjölkvitt och signalbilden i signal 25 genom ofärgat glas, som nattetid inifrån belyses.

46. Signalerna 16—23 utvisa växlars olika lägen.

47. Signalerna 16—23 skola komma till användning, där de erfordras för växlingsrörelsens underlättande, såsom å driftplatser, där växlarna äro omläggbara allenast centralt. Där dessa signaler finnas, skola lyktorna hållas tända, så länge detta erfordras för växlingen.

48. Signalerna 20—23 användas för dubbla korsningsväxlar med parallellkopplade tungor. För övriga växlar komma signalerna 16—19 till användning.

49. I uttrycket rakspår innefattas även det minst krökta av två krökta spår och i uttrycket kurvspår det mest krökta av två kurvspår.

**Signal 19: Växeln ligger till kurvspår för gång med växeln.**

En cirkelrund, vitt bild.



#### B. KORSNINGSVÄXLAR.

**Signal 20: Växlarna ligga för gång i rakspår från vänster till höger.**

Ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till höger gående vitt fält.



**Signal 21: Växlarna ligga för gång i rakspår från höger till vänster.**

Ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till vänster gående vitt fält.







**Signal 22: Växlarna ligga för gång i kurvspår från höger till höger.**

Ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till höger gående vitt fält.



**Signal 23: Växlarna ligga för gång i kurvspår från vänster till vänster.**

Ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till vänster gående vitt fält.



**C. SPÅRSPÄRR. MANÖVER SIGNAL.**

**Signal 24: Spåret är spärrat resp. Vaxling är förbjuden.**

Ett vågrätt, svart streck å cirkelrund, vit botten.





50. Signalerna 24 och 25 användas, då behov därav förefinnes, dels som spårspärrsignaler och dels som manöversignaler. I förra fallet äro de i regeln anordnade i förbindelse med spårspärr och angiva, huruvida spåret är spärrat eller icke. I senare fallet äro de anordnade å mast eller stolpe och angiva, huruvida växling å eller över tågspår eller annan viss punkt å en bangård är förbjuden eller tillåten.

Signal 24 kan dessutom vid behov anordnas i slutet av stickspår, vid vändskivor, urspårningsväxlar, skjutbord, rörlig bro o. d. platser.



**Signal 25: Spårspärrning är upphävd resp. Vaxling är tillåten.**

En firsidig, ofärgad bild.



**D. SLUTMÄRKE.**

**Signal 26: Infartstågvägen är slut.**

Å stång fästad tavla med ett **S** i svart färg å vit botten, tavlan ställd tvärs för spåret.



51. Signalerna 24 och 25 skola nattetid vara belysta, så länge växlingsrörelse äger rum på spår, där dylika signaler finnas, eller i farlig närhet av dylikt spår, ävensom, ifråga om oförreglad spårspärr, därjämte, så länge tåg skall framgå å eller i farlig närhet av dylikt spår.

I stället för lykta kan, där nattsignalbild ej erfordras, användas en plåt med motsvarande signalbild.

52. Signal 26, vars tavla är rektangulär, användes å sådana, med till huvudtågväg anslutet rundspår försedda platser, där behov föreligger, att särskilt utmärka infarts-tågvägens slut. Signalen anordnas å en stolpe, som uppställs till vänster om det spår, för vilket signalen gäller.