

Andra kapitlet.

Signalordning.

A. Signaler å bana och stationer.

§ 1.*)

Signalmedel äro:

Semafor, bestående av en hög **stolpe**, med en eller tvenne så kallade **vingar**, anbragta vid stolpens övre ände och rörliga vinkelrätt emot banan, samt å

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

stolpens övre del en **lykta**, åt vars sken kan givas röd eller grön färg;

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 benämnes **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 an-

bragt 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.

Signaltafva, röd;

Signaltafva, grön;

Signalflagga med röd duk;

Signalflagga med grön duk;

Handsignallykta, varmed kan visas rött, grönt eller vitt sken;

Knalldosor, eller dosor fyllda med exploderande ämnen;

Den signalerandes armar; samt

Signalpipa.

Signaler med flagga, handsignallykta eller arm kallas med 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:

a) vid dagsljus:



med semafor, försedd med 2 vingar, genom den vinge ställd vågrätt, som från ankommande tåg synes till vänster om stolpen;

med semafor, försedd med blott en vinge, genom denne ställd vågrätt;



med signalskiva genom plåten, vänd tvärs för banan;

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

med **röd signaltavla**,
planterad vid sidan om
och **tvärs för** banan;



med **röd signalflagga**, utvecklad, eller,
då flagga saknas,

med den **signa-**
lerandes båda armar,
sträckta uppåt, eller
ock



med **vilket föremål** som helst, hastigt
fört flera gånger upp och ned, samt
med **knalldosor**, fästade å rälerna;

b) nattetid:

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

med det **röda skenet** från handsignal-
lykta;

med **sken av vad färg** som helst, ha-
stigt **fört flera gånger upp och ned**, vil-

ken signal utförd med **grönt** sken företrädesvis må användas, då tåg stoppas å station, där det enligt tidtabell skall stanna;

med **knalldosor**, på sätt ovan är sagt.



Om huvudsignal är förbunden med **försignal**, angiver 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 **ankommande** 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

*) 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.

fast signals lyktor vara släckta å av trafikbefälhavaren bestämda tider.

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

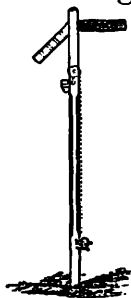
om förregling **icke** är anordnad: så snart tåget passerat signalstolpen eller stannat å station; och

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

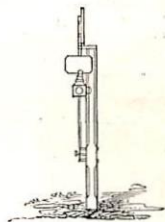
a) vid dagsljus:



med **semafor**, försedd med **2 vingar**, genom ställande i **45 graders vinkel** nedåt eller uppåt av den vinge, som från ankommande tåg synes till **vänster** om stolpen;

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

med **semafor**, försedd med blott en vinge, genom dennes ställande i 45 graders vinkel nedåt eller uppåt;



med **signalskiva**, genom plåtens vändande längs banan;



med **grön signaltavla**, planterad vid sidan om och tvärs för banan;

med **grön signalflagga**, utvecklad, eller, då denna saknas,

med **den signalerandes ena arm**, sträckt uppåt;



b) nattetid:

med det **gröna skenet** från semaforer eller signalskivas lykta;

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



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

§ 7.*)

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

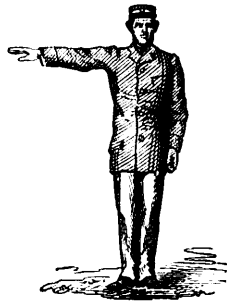
a) vid dagsljus:



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

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

med den signalerandes ena arm, vågrätt utsträckt;



b) nattetid:

med handsignallyktas vita sken, hållet stilla.

§ 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;

b) nattetid:
med handsignallyktas gröna sken, fört i cirkel.



Om så behöves för att väcka lokomotivpersonalens uppmärksamhet, gives

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

såväl under dagen som under natten signal med ett långt ljud ur signalpipa.

Mom. 2.)* Har tåg stannat för stoppsignal 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 stoppsignal från **obevakad huvudsignal** eller av annan anledning, skall, då tåget åter får igångsättas, avgångssignal av tågbefälhavaren givas på sätt under a) och b) i mom. 1 av denna paragraf sägs.

§ 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 15 februari 1913.

***) 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 lokomotivföraren påkallar bromsningens upphörande;

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

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.)* **Signallyktor å tåg** skola nattetid och i tjocka vara anbragta så, som nedan sägs:

a) då lokomotivet **drager** vagnarna:

å 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

*) Momentet har erhållit sin nuvarande lydelse på grund av Kungl. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 22 juni 1906.

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 däraf, 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 under 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 § 52 handlar, behöva lyktornas sken icke ändras efter tågets olika riktning.

§ 14.

Å järnväg, där det anses nödigt att vid dagsljus särskilt beteckna **sista vagnen i tåg**, skall sådan beteckning ske genom en **vit skärm**, fästad vid vagnens eftersta gavel.

§ 15.

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

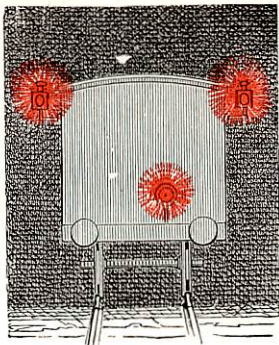
a) vid dagsljus:

genom en **röd skärm**, eller **röd flagga**, angivande att **extratåget kommer efter från samma håll**;

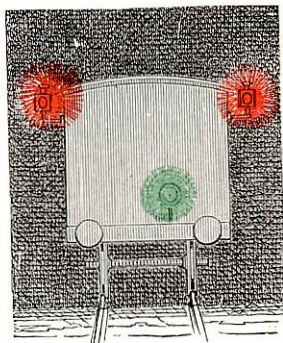
genom en **vit skärm med rött kors**, eller en **grön flagga**, betydande att **extratåg kommer från motsatt håll**;

b) nattetid och i tjocka:

genom en
lykta med rött
sken, angivande
extratåg från sam-
ma håll, samt



genom en
lykta med grönt
sken, betydande
extratåg från mot-
satt håll.



§ 16.

Behöver tågpersonalen giva till lokomotivföraren någon av signalerna »stopp», »varsamhet», »alltväl» eller »av-

gångssignaler, 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.
