

# Signalordning.

## A. Signaler å linje och stationer.

### § 8.

*Signalmedel.*

Signalmedel å linje och stationer äro:

**Semafor**, bestående av en mast, å vars övre del äro anbragta erforderligt antal tvärs för banan rörliga vingar, målade röda eller röda och vita på den sida, med vilken signal gives, skolande masten därjämte vara försedd med erforderligt antal lyktor, så beskaffade, att åt det eller de håll, dit signal skall givas, kan åt den översta lyktans ljus givas rött och grönt sken samt åt de övriga lyktornas endast grönt sken;

**Skivsignal**,\*) bestående av en mast, varå är anbragt en plåt sålunda, att plåten kan vändas tvärs för eller längs med banan. Plåten skall vara målad röd på den sida, med vilken signal gives, och vit på den andra. I förbindelse med plåten skall vara anbragt en lykta, som kan visa rött sken åt samma håll som plåtens röda sida och grönt sken, då plåten står längs med banan;

Semaforer och skivsignaler benämnas **huvudsignaler**.

---

\*) Denna signaltyp kommer att uteslutas ur Signalordningen och får ej användas vid nyanläggningar.

vara iklädd uniform eller bära föreskrivet tjänstetecken.

#### § 4.

Tåg- och banbevakningspersonal ävensom stationspersonal i yttertjänst skall vara försedd med rätt gående fickur. Skyldighet att vara försedd med fickur.

#### § 5.

Tillsyn skall ägnas däråt, att obehörig person icke uppehåller sig å sådana delar av järnvägens område, som icke äro upplåt- na för allmänheten. Tillsyn att obehörig ej uppehåller sig inom järnvägens område.

#### § 6.

Ingen av tjänstepersonalen må avlägsna sig från tjänstgöring utan förut erhållen tjänstledighet. Varder någon genom sjukdom eller annat laga förfall hindrad att tjänstgöra, åligger det honom att, så snart ske kan, anmäla förhållandet hos närmaste förman. Tjänstledighet. Hinder för tjänstgöring.

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

#### § 7.

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

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 och så sammankopplad med en huvudsignal, att den anger, huruvida från huvudsignalen visas kör- eller stoppsignal. Plåten skall på den sida, med vilken signal gives, vara målad grön med vit kantrand. I förbindelse med plåten skall vara anbragt en lykta, som kan visa grönt och ofärgat sken.

Rött sken från huvudsignal kan vara antingen fast eller blinkande. Grönt sken från huvudsignal skall vara fast\*). Sken från försignal skall vara blinkande. Då blinkande sken användes, skall ljusperioden uppgå till minst 0,1 sekund och högst 0,5 sekund och mörkperioden till minst 0,5 sekund och högst 0,9 sekund.

**Manöversignal**, bestående av en mast, varå är anbragt en plåt eller med fast sken försedd lykta, vilken är vridbar tvärs för eller längs med spåret och kan visa särskilt föreskrivna signalbilder;

**Signalflagga, röd;**

**Signalflagga, grön;**

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

**Signalgivarens armar;**

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

\*) Förvaltning, som före reglementets utgivande använt blinkande, grönt sken i huvudsignal, må tillsvidare intill den 1 jan. 1923 bibehålla denna anordning.

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

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

**Signallykta,**

med **rött** sken åt två motsatta sidor och med **ofärgat** sken åt de båda övriga 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 m. fl. tillfällen;

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 ämne;

**Signalpipa;**

**Signalhorn.**

Signaler med flagga, handsignallykta eller signalgivarens armar kallas med gemensamt namn »handsignaler».

## § 9.

*Personals  
underrättan-  
de om viss  
signalinrätt-  
nings upp-  
förande, för-  
ändring eller  
indragning.*

Huvudsignal eller försignal får icke uppföras, förändras eller indragas utan att vederbörande personal blivit genom skriftliga eller tryckta order därom underrättad.

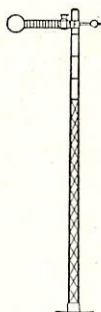
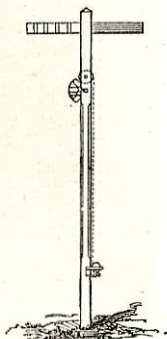
## § 10.

*Mom. 1.* **Stoppsignal**, eller signal att tåg *Stoppsignal.* skall stanna, gives på något av följande sätt:

a) Under dagen:

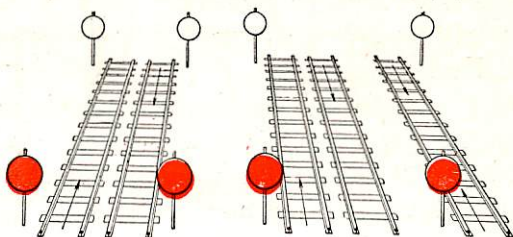
med semafor, försedd med en vinge på vardera sidan om masten, genom den vinge ställd vågrätt, som från ankommande tåg synes till vänster om masten;

med semafor, försedd med en eller flera vingar på samma sida om masten, genom en vinge, synlig från tåget till vänster om masten och ställd vågrätt;



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

med signaltavla, placerad tvärs för banan och visande röd sida mot tåget;

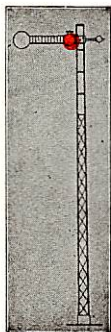


med röd signalflagga utvecklad;

med signalgivarens båda armar, sträckta uppåt;



med röd signalskärm;  
med vilket föremål som helst, hastigt fört  
flera gånger upp och ned, och  
med knalldosor, fästade på rälererna;



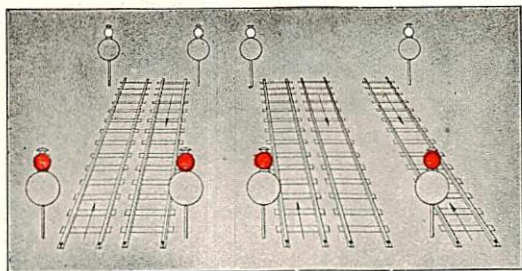
b) Under natten:

med det röda skenet från semaforer eller skivsignals lykta;

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

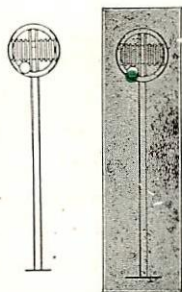


med det röda skenet från handsignallykta eller signallykta;



med ofärgat sken eller sken av vad färg som helst, fört flera gånger upp och ned; med knalldosor, fästade på rälerna.

*Mom. 2.* 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.



## § 11.

Tåg skall stanna för stoppsignal, given

a) från huvudsignal, som är uppställd innanför stations yttersta växel: utanför denna växel;

b) från huvudsignal, som är uppställd på annat ställe: före ankomsten till signalmasten;

c) vid växlingsrörelser: genast då stoppsignal visas;

d) vid övriga tillfällen: så fort ske kan,

*Tågs stannande för stoppsignal.*

då stoppsignal synes eller det märkes, att tåget gått över en knalldosa.

Vid ingång å föreningsstation mellan statens järnvägar och normalspårig enskild järnväg skall tåget stanna å det ställe statens järnvägars signalordning föreskriver.\*)

## § 12.

*Mom. 1.* Huvudsignal skall visa »stopp», utom när tåg tillåtes framgå.

*Mom. 2.* Körsignal 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 tågförbi- gång skall äga rum, skall emellertid för ankommande tåg körsignal för tåget givas först omedelbart efter det tåget givit signalen »tåg kommer».

*Mom. 3.* Har körsignal givits från huvudsignal, skall denna åter ställas till stopp, om förregling icke är anordnad: så snart tåget passerat signalmasten eller stannat å station; och

om förregling är anordnad och så vitt icke annorlunda är för särskilt fall föreskrevet: så snart tåget antingen passerat med

\*) Föreskriften 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.

Huvud-  
signals stäl-  
lande från  
»stopp» till  
»kör» och  
återställande  
till »stopp».



huvudsignalen förreglade växelgrupper eller stannat å station.

*Anm.* Undantag från bestämmelserna i mom. 1—3 må göras vid sådan förreglad växel å linjen, som ej är bevakad. Jfr § 35, mom. 1.

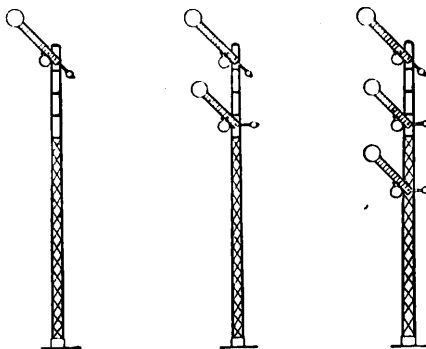
*Mom. 4.* Under natten, då tåg icke väntas, må huvudsignals lyktor vara släckta å av trafikbefälhavaren bestämda tider.

### § 13.

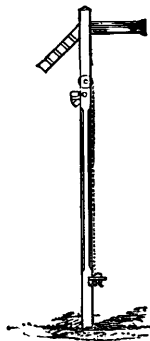
*Mom. 1. Körsignal,* eller signal att hinder *Körsignal.* för tågs gång icke finnes, gives på något av följande sätt.

a) Under dagen:

med semafor medelst en eller flera vingar, synliga från tåget till vänster om masten och ställda i  $45^\circ$  vinkel uppåt;\*)



\*) Från semafor, försedd med allenast en vinge eller en vinge på vardera sidan om masten må tillsvidare körsignal visas även genom vingens ställande i  $45^\circ$  vinkel nedåt.



Semafor med flera vingar under varandra på samma sida av masten användes dels som infartssignal för signalering av tågväg, då huvudspåret vid infarten förgrenar sig på olika tågvägar, dels som utfartssignal, då utfart kan äga rum åt olika linjer;

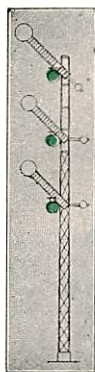
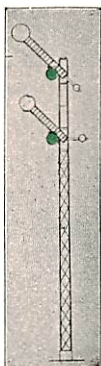
med skivsignal genom plåten vänd längs banan;



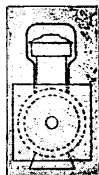
av bevakande vakt genom intagande av militärisk givaktställning vid sidan av banan, därvid signalflagga hålls hoprullad längs högra armen;

b) Under natten:

med det gröna skenet från semafors eller skivsignals lykta eller lyktor, varvid å se-



mafor med flera lyktor antalet under varandra fästade lyktor, som samtidigt visa grönt sken, har samma betydelse som antalet vingar under dagen;



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

av bevakande vakt med handsignallyktas ofärgade sken, hållet stilla.

*Mom. 2.* Så snart nattsignaler måste användas, får körsignal icke givas med semafor, med mindre alla för signalering åt samma håll avsedda lyktor i semaforen äro tända.

*Mom. 3.* Om huvudsignal är förbunden med försignal, anger försignalen, därigenom att dess plåt är nedfälld i vågrätt läge och dess lykta under natten visar ofärgat sken, att körsignal visas från huvudsignalen.



## § 14.

**Varsamhetssignal**, eller signal att tåg skall gå med minskad hastighet, gives på något av följande sätt:

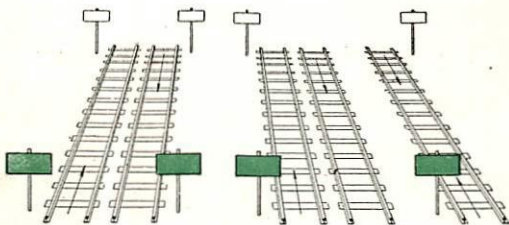
- a) Under dagen:  
med grön signalflagga, utvecklade;

*Varsamhets-  
signal.*



med signalgivarens ena arm,  
sträckt uppåt;

med signaltavla, uppställd vid sidan om  
och tvärs för banan och visande grön sida

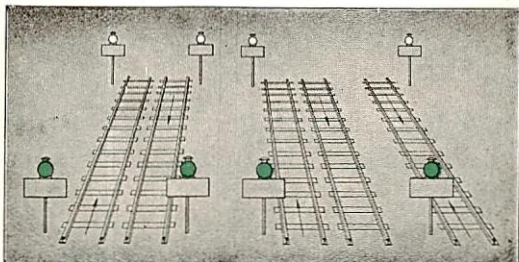


mot tåget.

b) Under natten:

med handsignallyktas gröna sken, hållet  
stilla;

med det gröna skenet från signallykta.



## § 15.

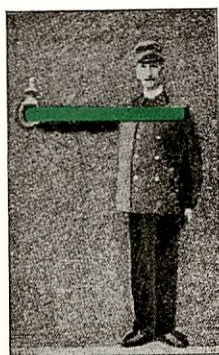
Signalen **klart** gives:

*Signalen  
klart.*

a) Under dagen med signalgivarens ena arm, vågrätt utsträckt;



b) Under natten med handsignallyktas gröna sken, långsamt fört upp-repade gånger vågrätt från höger till vänster och åter.



Signalen gives dels av tågchefen till stationsföreståndare, dels mellan personalen inbördes för att angiva, att det i vad på signalgivaren ankommer är klart för tågs avgång eller att visst åliggande för signalgivaren är utfört, dels av stationsföreståndaren för att, då föraren givit signalen: »Har mötande tåg inkommit?» angiva, att så är förhållandet.

## § 16.

Avgångs-  
signal.

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



a) under dagen:  
genom en cirkelformig rörelse med den signalerandes ena arm;

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

Om så behöves för att väcka personalens å lokomotivet uppmärksamhet, gives 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 kör.

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

## § 17.

*Mom. 1.* Vid spärväxlar skola vid behov signallyktor vara anbragta, medelst vilka under såväl dag som natt genom olika signalbilder mot lyktans svartmålade stomme angivas de olika lägen, växeln intager.

Signallyktor  
vid spärväx-  
lar, spär-  
spärrar,  
stoppbockar  
m. fl. ställen.  
Signalbilder  
från mar-  
nånsignaler.

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 färgad bild;



då växeln ligger till sidospår: en snett nedåt ställd, färgad pil, vars spets anger, till vilken sida om rakspåret växeln leder;

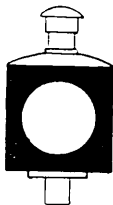


b) vid gång med växeln,

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



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



Vid korsningsväxel användes antingen för varje till densamma hörande enkel växel signalbild, på sätt för enkla växlar är stadgat, eller ock, i vissa fall vid dubbel kors-

ningsväxel med tungorna så kopplade, att endast ett spår är farbart för varje av korsningsväxeln intagen ställning, en enda lykta, vilken genom vita fält på båda sidor i spårens riktning angiver växellägena på följande sätt:



a) för gång å till höger ledande rakspår: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till höger gående fält;



b) för gång å till vänster ledande rakspår: ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till vänster gående fält;



c) för gång å till höger ledande krökt spår: ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till höger gående fält;



d) för gång å till vänster ledande krökt spår: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till vänster gående fält.

*Mom. 2.* Vid spårspärrar (spärrbommar, spärrklotsar o. d.), stoppbockar m. fl. ställen skall vid behov vara anbragt en signallykta, medelst vilken under såväl dag som natt



kan genom signalbild mot lyktans svartmålade 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:

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.



*Mom. 3.* Signalbilderna från manöversignal överensstämman med i mom. 2 angivna signalbilder vid spårspärr och betyda vid manöversignal resp. »växling förbjuden» och »växling tillåten.».

## § 18.

*Mom. 1.* Signaler för växlingsrörelser givas med signalflagga, signalgivarens armar, handsignallykta samt, då så anses erforderligt, dessutom med signalpipa eller signalhorn. Dessa signaler, av vilka de med signalpipa och signalhorn endast få användas i förening med någon av de övriga, äro följande.

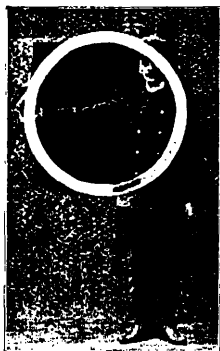
*Signaler för växlingsrörelser. Signaler »växling tillåten» och »omläggning av växel».*

»Stopp», gives med signalflagga, signalgivarens armar eller handsignallykta på sätt i § 10 föreskrives, samt såväl dag som natt med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt, ett kort och ett långt ljud (— ● —).



»Sakta», gives under dagen med signalgivarens ena arm, sträckt uppåt, under natten med handsignallyktas gröna sken, hållet stilla, samt såväl dag som natt med signalpipa eller signalhorn medelst ett kort ljud (●).

»Framåt», gives under dagen med signalgivarens båda armar, vågrätt utsträckta,



under natten med handsignallyktas ofärgade sken, långsamt fört i cirkel, samt såväl dag som natt med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt ljud (—).

»Back», gives under dagen med signalgivarens ena arm, långsamt förd upprepade gånger vågrätt från höger till vänster och åter, under natten med handsignallyktas ofärgade sken, långsamt fört upprepade gånger



vågrätt från höger till vänster och åter, samt såväl dag som natt med signalpipa eller signalhorn medelst två långa ljud (— —).

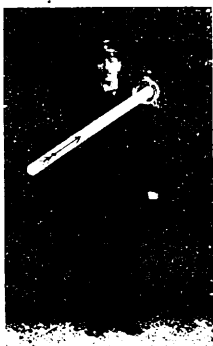
»Framåt» betyder, att lokomotivet skall draga vagnarna.

»Back» betyder, att lokomotivet skall skjuta vagnarna.

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.

Med motorvagns eller elektriskt loko- /

motivs framände skall under dagen förstås den ände, som är utmärkt på i § 22, mom. 2, föreskrivet sätt, och skall under natten motorvagns eller dylikt lokomotivs framände anses vara riktad åt det håll, varåt ofärgat sken visas.



»Skjuts», gives under dagen med signalgivarens ena arm, hastigt förd nedifrån och snett uppåt, under natten med ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt, samt såväl dag som natt med signalpipa eller signalhorn medelst tre långa ljud (— — —). Då signalen gives med arm eller lykta, skall armen några sekunder bibehållas i slutläget.

»Skjuts», vilken signal ej får givas i det fall, att lokomotivet medför vagnar vid båda ändarna, betyder hastig backrörelse med vagnar, av vilka en eller flera äro avkopplade.

Mom. 2. Signal »växling tillåten» gives med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt och ett kort ljud (— ●).

»Omläggning av växel» begäres med signalpipa eller signalhorn medelst ett kort och ett långt ljud (● —).

## B. Signaler å tåg.

## § 19.

Signalmedel å tåg äro:

*Signalmedel  
å tåg.*

**Vissla** å lokomotiv eller motorvagn;

**Ringklocka**;

**Signallyktor** med röda, gröna och ofärgade sken;

**Signalskärm, röd**;

**Signalskärm, vit med rött kors**;

**Signalskärm, vit med rött tvärstreck**;

**Signalflagga, röd**;

**Signalflagga, grön**;

**Signalskärm, röd och vit**;

**Handsignalmedel** enligt bestämmelserna i § 8.

## § 20.

*Mom. 1.* Med vissla givas följande signaler, nämligen:

*Signaler med  
vissla och  
ringklocka.*

1:o »**Giv akt**», ett kort ljud (●):

a) då så erfordras för personers åtvarnande;

b) till besvarande av signal, som icke kan omedelbart åtlydas;

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

d) då under tågs gång lindrig bromsning påkallas.

2:o »**Bromsa kraftigt**», ett långt, ett kort och ett långt ljud (—●—):

a) då kraftig bromsning av tåget påkallas;

b) då tåg, som icke har genomgående broms-inrättning, skall stoppas.

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

a) då bromsning av tåg ägt rum och föraren påkallar bromsningens upphörande;

b) då tåg, som icke har genomgående broms-inrättning, 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 vägovergång i banans plan, mot vilken utsikten är skymd;

c) då människor synas i spåret framför tåget.

5:o) »**Fara**», många tätt upprepade, korta ljud (● ● ● ● ● ● ●):

a) då fara hotar igång varande tåg och således skyndsamt och kraftig bromsning av tåget påkallas;

b) då för tåg, som stannat, skyndsamt erfordras arbetsbiträde på grund av inträffat missöde eller olycka.

6:o) »**Har mötande tåg inkommit?**», två korta ljud (● ●): då förare önskar besked från stationsföreståndaren, om mötande tåg inkommit.

*Mom. 2.* Med ringklocka givas följande signaler, nämligen:

»**Giv akt**»: ett enstaka slag,

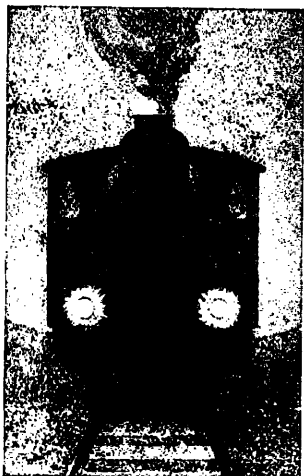
»**Tåg kommer**»: flera enstaka slag,

»**Fara**»: flera tätt på varandra följande slag.

## § 21.

*Signallyktor  
å tåg.*

*Mom. 1.* **Signallyktor å tåg** skola under natten vara anbragta så, som nedan säges:



a) då lokomotivet eller motorvagnen drager  
övriga fordon i tåget:

å den vid lokomotivets eller motorvagnens  
gång främst varande delen antingen två lyk-  
tor 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 eller motorvagnen skjuter  
övriga fordon framför sig:

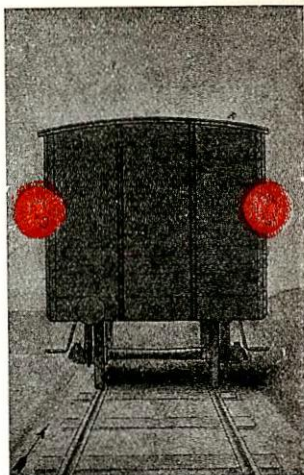
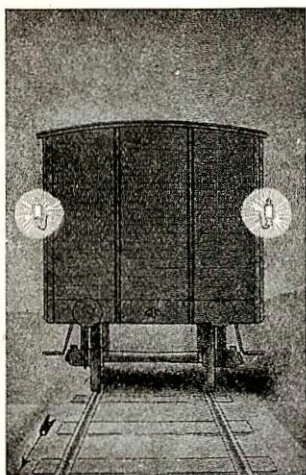
å lokomotivet eller motorvagnen en eller  
två lyktor med rött sken bakåt\*) och

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

c) då tåget består av ensamt lokomotiv:

antingen två lyktor med ofärgat sken fram-  
åt eller en enda, centralt och högt fästad.

\*) Därvid kan, om förhållandena så medgiva, ofärgat  
sken visas framåt.



stor lykta likaledes med ofärgat sken framåt,  
och

en eller två lyktor visande rött sken  
bakåt;

d) då tåget består av ensam motorvagn:

å motorvagnens framände en eller två  
lyktor med ofärgat sken framåt samt å mo-  
torvagnens bakände två lyktor, visande rött  
sken bakåt och ofärgat sken framåt;

e) vid snöplogning:

tre eller fyra lyktor å lokomotivet eller  
motorvagnen på samma sätt som i stycket c)  
säges, med iakttagande därav, att de lyktor,  
som äro vända åt snöplogen, fästas så högt,  
att deras sken synas över plogen.

I a) och b) omnämnt sken från lyktor å  
den vagn, som går sist resp. främst i tåget,  
kan vara antingen fast eller blinkande. Då  
sken av sistnämnda slag användes, skall ljus-

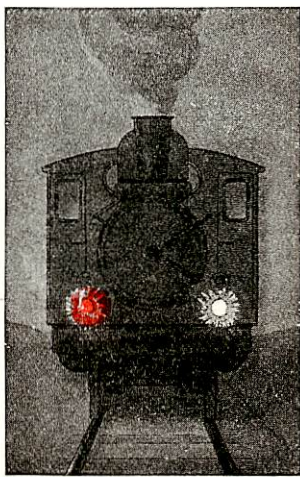
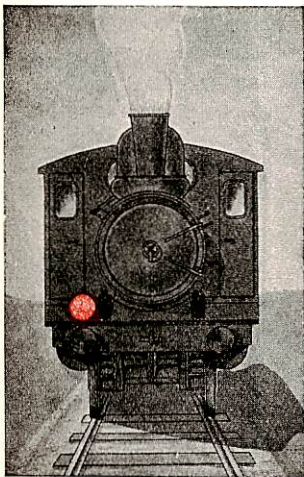


perioden uppgå till minst 0,1 sekund och högst 0,5 sekund och mörkperioden till minst 0,5 sekund och högst 0,9 sekund.

*Mom. 2.* Användes för tåg, vars lokomotiv drager vagnar, ett särskilt lokomotiv till påskjutning, föranledes härav ej någon ändring i sättet för lyktornas anbringande å tåget. Å påskjutningslokomotivet skola föras lyktor såsom för lokomotiv här ovan är föreskrivet. Dessa lyktors sken skola icke förändras, om påskjutningslokomotiv återgår från linjen, men väl om det återgår från station.

*Mom. 3.* Vid växlingsrörelser med tåg och sådana rörelser å linjen, 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 säkerhetsordningens § 83 handlar, behöva lyktornas sken icke ändras efter tågets olika riktning.

*Mom. 4.* När å dubbelspårig bansträcka



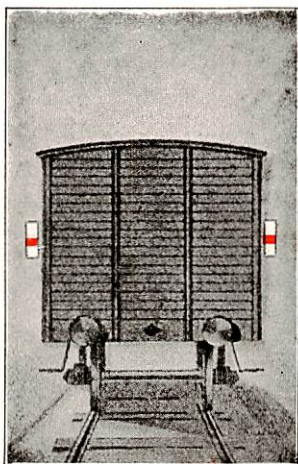
anordnats partiell enkelspårdrift, skola å främre änden av det tåg, som därvid framgår på annat spår än det för tågriktningen fastställda, anbringas:

under dagen en röd skärm och under natten en lykta till höger med rött sken framåt och en lykta till vänster med ofärgat sken, likaledes framåt.

## § 22.

*Mom. 1.* **Slutsignal**, som betecknar sista fordonet av tåg, skall under dagen visas aningen genom två utstående vita skärmar, försedda med ett rött tvärstreck och fästade en på vardera långsidan av sista fordonet

eller genom två vitmålade, med rött tvärstreck försedda signallykter, uppsatta på liknande sätt.



*Anm.* Dylika skärmar eller lykter böra vara omkring 50 cm höga och minst 12 cm breda. Det röda tvärstreet bör vara omkring 15 cm brett.

Å tåg, som består av ensamt gående lokomotiv, behöva slutsignaler icke anbringas under dagen.

Slutsignal å tåg under natten utgöres av i föregående paragraf föreskrivna lykter å sista fordonet.

*Slutsignal.  
Signal till  
betecknande  
av fram-  
änden å  
elektriskt lo-  
komotiv eller  
motorvagn.*

*Mom. 2.* Å elektriskt lokomotiv eller å motorvagn skall framänden under dagen särskilt betecknas genom två utstående skärmar, en på vardera långsidan av fordonet och så anbragta, att de även äro synliga från förarens plats i den sålunda betecknade framänden.

Varje skärm skall bestå av två runda skivor, ställda i kors på en vertikal axel och försedda med i horisontal led gående röda och vita ränder.

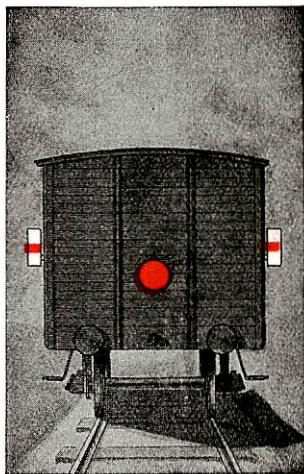
### § 23.

*Mom. 1.* Extratåg, som icke är på annat sätt för vederbörande banpersonal kungjort, skall, så vitt möjligt, tillkännagivas genom särskilda signalmedel, fästade å sista fordonet av det tåg, som näst förut passerar extratågets väg:

*Extratågs-  
signaler.*

a) Under dagen:

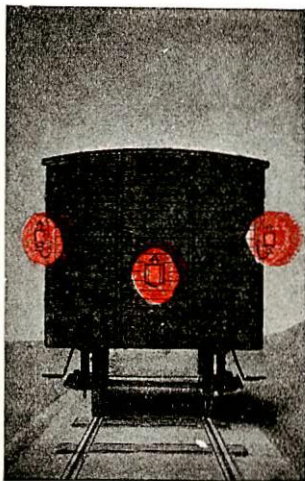
genom en röd skärm eller röd flagga, angivande att extratåget kommer från samma håll;





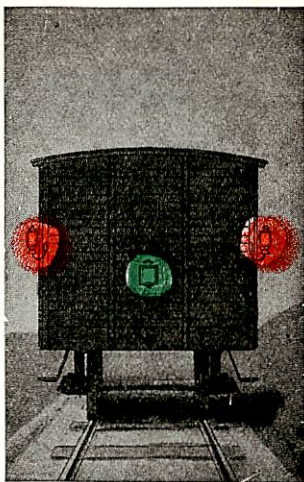
genom en vit skärm med rött kors eller grön flagga, angivande att extratåget kommer från motsatt håll.

b) Under natten:



genom en lykta med rött sken, angivande att extratåget kommer från samma håll, och

genom en lykta med grönt sken, angivande att extratåget kommer från motsatt håll.



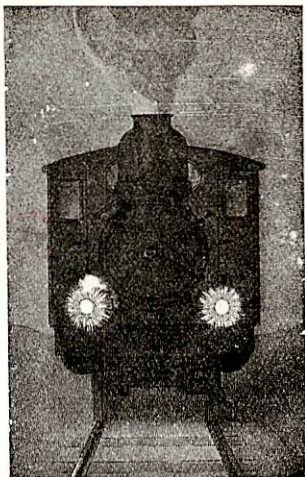
*Mom. 2.* Signal att extratåget kommer från samma håll benämnes **följsignal**; signal att extratåget kommer från motsatt håll benämnes **kryssignal**.

*Mom. 3.* 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.

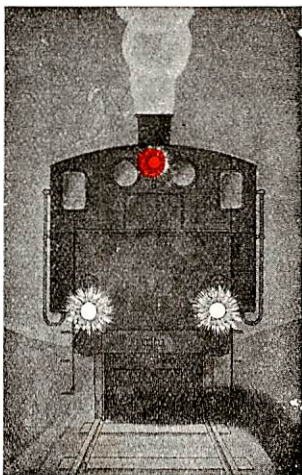
## § 24.

*Mom. 1.* Å lokomotiv eller motorvagn, som gör växlingstjänst, skola signalmedel under natten och i tät dimma anbringas på följande sätt:

*Signalmedel å lokomotiv eller motorvagn, som gör växlingstjänst.*



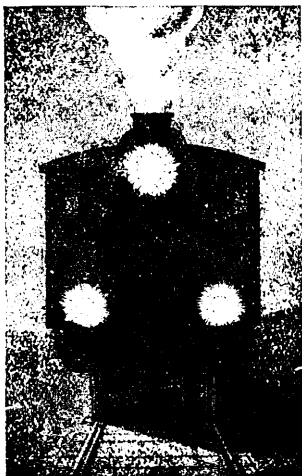
ålokomotivets eller motorvagnens framände: två lyktor med ofärgat sken framåt, samt



ålokomotivets eller motorvagnens bakände: två lyktor med ofärgat sken bakåt och en lykta med rött sken, likaledes bakåt.

*Mom. 2.* Användes tåglokomotiv, försett å framänden med en enda centralt och högt fästad stor lykta med ofärgat sken, till väx-

lingstjänst, må samma lykta bibehållas jämte de föreskrivna två lyktorna med ofärgat sken framåt.



✓ *Mom. 3.* Å elektriskt lokomotiv och motorvagn, som gör växlingstjänst, skall under dagen framänden betecknas på sätt, som i § 22, mom. 2, föreskrives.

### C. Allmänna föreskrifter.

#### § 25.

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

#### § 26.

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. *Tillsyn å signalredskap.*

#### § 27.

Nattsignaler skola jämväl användas under dagen, då vid skymning, dawning eller vissa väderleksförhållanden dagsignalerna icke kunna tydligt skönjas. *Nattsignalers och dagsignalers användning.*

Dags signaler kunna användas även under natten antingen enbart eller tillsammans med nattsignaler, om dags signaler vid tillfället äro bättre synliga än nattsignaler.

I stället för semaforer och försignaler må användas ljussignaler med samma signalbilder för dag- och nattsignalering. Signalbilderna från dylik ljussignal skola överensstämma med de för semafor eller försignal föreskrivna nattsignalbilderna.

### § 28.

*Sättet för  
signals  
givande.  
Signaler, som  
få användas.*

De i denna signalordning upptagna signaler få icke användas för annat ändamål eller i annan betydelse än här ovan föreskrivits. Icke heller få andra signaler användas för något i denna signalordning förutsett ändamål, utan att dessa signaler blivt av Kungl. Järnvägsstyrelsen fastställda.

---