

A. Signalföreskrifter.

Kap. I. Allmänna bestämmelser.

§ 1.

Inga andra signalmedel och signaler få användas än sådana, som genom dessa signalföreskrifter eller styrelsens särskilda föreskrifter äro fastställda. Signalmedlen och signalerna få endast användas på sätt och för ändamål, som är föreskrivet.

**Signal-
medel
och
signaler,
som få
användas.**

Anm. 1 a. För signalmedlens målning och dimensioner gälla vid ny-målning och nyanskaffning statens järnvägars motsvarande föreskrifter.

§ 2.

Den, som under tjänstgöring skall begagna signalmedel, är skyldig tillse, att det är i fullt brukbart skick, och om så ej är fallet, föranstalta om dess iståndsättande. Han är ansvarig för att signalredskap är till hands, då det skall användas.

**Tillsyn av
signal-
medel.**

Anm. 1. Vid varje driftplats, där personal finnes, med undantag av hållplats, skall förutom det för den löpande tjänsten erforderliga antalet, minst följande antal knalldosor förvaras under plombering:

å driftplats vid enkelspårig bana 8,

• • • dubbelspårig bana 16 och

med avvikande linjer, för varje dylik linje dessutom 4.

Anm. 2. Ang. knalldosor i lokattiraljen, se särtryck 27, »Tjänstgöringsföreskrifter för lokpersonal», bil. 1.

Anm. 2a. På varje lok ävensom på lokomotor i tågtnäst skall i attiraljen finnas minst 8 knalldosor.

Anm. 3. Knalldosornas användbarhet skall genom stickprov undersökas, i lokattiralj vid lokets första re-

vision för kalenderåret samt övriga knalldosor under tiden 1—15 juni varje år. Rapport rörande resultatet skall insändas till

	sektionsbefälet.
	trafikbefälhavaren.

§ 3.

Omsorg vid signals givande. Signal skall givas med omsorg och i noggrann överensstämmelse med dessa signalföreskrifter.

Vid signalering medelst signalredskap till lok (lokomotor, rälsbuss) skall signalgivare placera sig så, att lokpersonalen kan uppfatta signalen. Finnas flera lok (lokomotorer, rälsbussar) i närheten av varandra, skall signalgivare placera sig så, att det är tydligt, vilket fordon signalen gäller.

Signalredskap får ej placeras eller bäras så, att signal oavsiktligt gives från detsamma. Färgat sken i handsignallykta må visas endast då så erfordras för signals givande.

§ 4.

Signals åttlydnad. Signal skall av den, som har att efterkomma densamma, åttlydas vare sig avsikten är känd eller ej. Den, som har att åttlyda annan signal än stoppsignal, skall dock, om han har anledning antaga, att åttlydnad av densamma skulle medföra fara, dessförinnan anmäla detta hos signalgivaren.

Anm. 1. Ang. förbud för förare att i vissa fall efterkomma avgångssignal, se § 67, mom. 10.

§ 5.

Dagsignaler och nattsignaler. Signalerna indelas i dagsignaler och nattsignaler, allt eftersom de skola användas vid dagsljus eller i mörker.

Nattsignaler skola användas jämväl vid skymning, dawning eller eljest då dagsignalerna ej kunna tydligt skönjas. (Jfr dock § 52, mom. 5.)

I tunnlar och snögallerier behöva signallyktor å tåg ej hållas tända, när dagsignaler eljest användas.

E| Å tåg, som framföres av elektrolok, skola dock lokets främre lyktor därvid hållas tända.

Kap. II. Signalmedel och signaler å linje och stationer.

A. Signalmedel.

§ 6.

Följande signalmedel användas:

I. Fasta signalinrättningar.

a) Huvudsignaler.

1) *Semaför*: en mast, å vars övre del äro anbragta en till tre, tvärs för banan, åt

*Signal-
medel.*

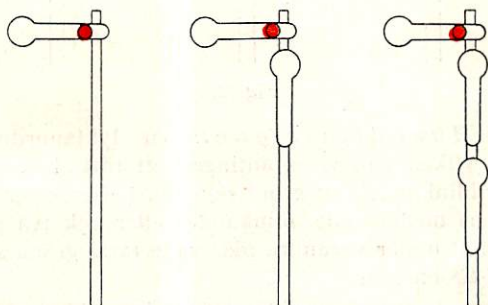


Fig. 1.

vänster om masten rörliga vingar, ävensom ett mot vingarna svarande antal lyktor, så förbundna med var sin av vingarna, att övre lyktan visar fast eller blinkande rött sken, då översta vingen står vågrätt, och fast grönt sken, då vingen är ställd i 45° vinkel uppåt, samt övriga lyktor fast grönt sken, då samhörande vingar äro ställda i 45° vinkel uppåt (fig. 1 och 20).

Anm. 1. Jämte ovannämnda vingar kan vara anbragt jämväl försignalvinge enligt avd. b) punkt 2) här nedan.

Anm. 2. Vid vissa driftplatser äro de för båda tågriktningarna avsedda vingarna anbragta å en gemensam mast (»T-semafor»).

Anm. 2 a. Efter styrelsens medgivande må övre lyktan i semafor, då översta vingen är ställd i 45° vinkel uppåt, visa blinkande grönt sken.

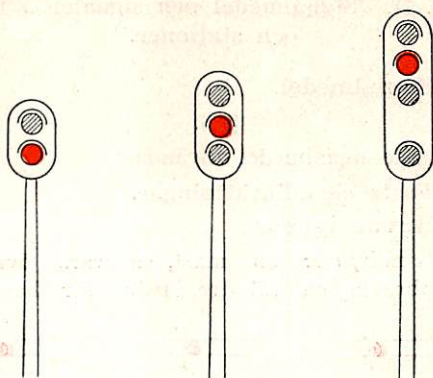


Fig. 2.

2) *Huvudljussignal*: en lyktanordning, med vilken kan visas antingen ett rött sken (fast eller blinkande), ett grönt sken (fast eller, efter styrelsens medgivande, blinkande) eller ock två eller tre mitt under varandra placerade fasta gröna sken (fig. 2 och 21).

Anm. 3. Huvudsignal för signalering till tåg vid infart å station benämnes infartssignal och för signalering till tåg vid utfart från station utfartssignal. Huvudsignal på linjen anses som infartssignal.

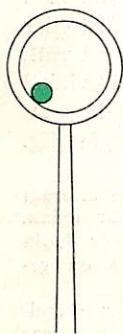


Fig. 3 a.

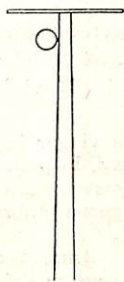


Fig. 3 b.

b) Försignaler:

1) *Skivförsignal*: en till vänster om spåret anbragt, cirkelrund skiva, inställbar i lodrätt och vågrätt läge och förbunden med en lykta, som visar grönt blinkljus, när skivan står lodrätt, och ofärgat blinkljus, när skivan står vågrätt (fig. 3).

2) *Försignalvinge*: en å nedre delen av semaformast under huvudsignalvingarna anbragt,

spetsig vinge, förbunden med lykta, visande grönt blinkljus, när försignalvingen står vågrätt, och ofärgat blinkljus, när densamma är ställd i 45° vinkel uppåt (fig. 4).

3) *Ljussförsignal*: antingen en till vänster om spåret uppsatt lyktanordning, med vilken visas grönt eller ofärgat blinkljus — i vissa fall även rött sken, fast eller blinkande — (*infarts- eller utfartsförsignal*) (fig. 5),

eller en å huvudljussignal för infart anbragt lyktanordning, varmed kan visas grönt eller ofärgat blinkljus samtidigt som fast grönt sken visas från infartssignalens ovanför anbragta lyktanordning (*utfartsförsignal*) (fig. 6).

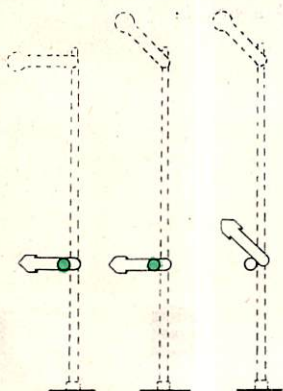


Fig. 4 a, b och c.

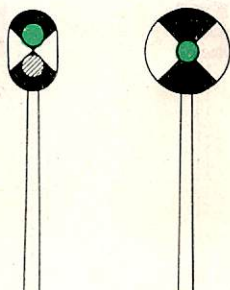


Fig. 5 a och b.

Anm. 4. Bakgrundsskärm vid ljussförsignal av förstnämnda slag, från vilken kan visas endast grönt eller ofärgat blinkljus, skall vara målad i vita fält på ömse sidor om ljusöppningen och i övrigt svart (fig. 5).

Anm. 4 a. Försignal må vid enkelspårig bana vara anbragt till höger om spåret.

Anm. 4 b. Efter styrelsens medgivande må intill den 1 januari 1939 försignals sken vara fast i stället för blinkande.

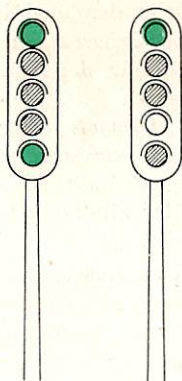


Fig. 6 a och b.



Fig. 7 a.



Fig. 7 b.



Fig. 8 a.

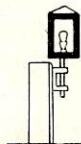


Fig. 8 b.

c) Spårspärrsignaler.

1) *Spårspärrlykta nr 1*, visande antingen vitt, cirkelrunt fält med svart tvärstreck (horisontellt eller lutande) eller fyrsidig ofärgad bild med fast ofärgat sken i mörker (fig. 7 och 8).

Anm. 5. Det svarta tvärstrecket är horisontellt, då signalen gäller för hel spårgrupp eller spår på ömse sidor om signalen, eljest lutande i 45° mot det spår, för vilket signalen gäller.

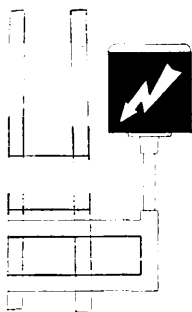


Fig. 9 a.

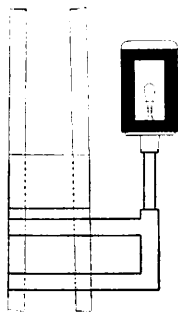


Fig. 9 b.

2) *Spårspärrlykta nr. 2*, visande antingen vit åskvigg eller fyrsidig ofärgad bild med fast ofärgat sken i mörker (fig. 9).

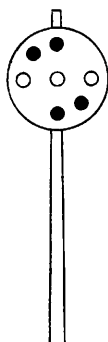


Fig. 10 a.

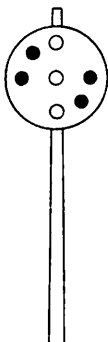


Fig. 10 b.

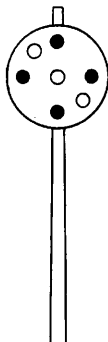


Fig. 10 c.

3) *Rangérsignal*: en lyktanordning, från vilken visas tre ofärgade ljuspunkter i rad antingen i vågrät linje, eller i lodrät linje eller ock i en linje i 45° vinkel, samtliga ljuspunkter synliga även vid dagsljus (fig. 10).

Anm. 5a. Som rangérsignal må tillsvidare användas spårspärrlykta nr. 1 (fig. 7 och 8).

4) *Dvärgsignal*: en lyktanordning, från vilken visas två ofärgade ljuspunkter i rad antingen i

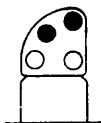


Fig. 11 a.

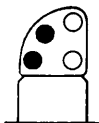


Fig. 11 b.

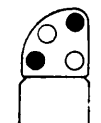


Fig. 11 c.

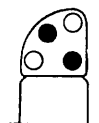


Fig. 11 d.

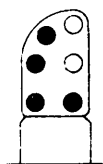


Fig. 11 e.

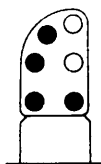


Fig. 11 f.

vågrät linje, eller i lodrät linje eller ock i en linje i 45° vinkel åt vänster eller åt höger, samtliga ljuspunkter synliga även vid dagsljus (fig. 11).

Anm. 6. Under signalbilderna b, c eller d i fig. 11 kan vara anordnad ytterligare en ofärgad ljuspunkt, genom vars ställning i förhållande till övriga ljuspunkter anges läge å bortom signalen befintliga växlar.

Anm. 7. Under signalbild enligt fig. 11 b kan å dvärgsignal, uppsatt vid stationsgränsen (*infartsdvärgsignal*) eller vid utfartslågvägs början (*utfartsdvärgsignal*) vara anordnat fast eller blinkande grönt sken antingen mitt under eller snett under de ofärgade ljuspunkterna (fig. 11 e och f).

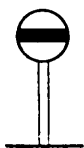


Fig. 12 a.

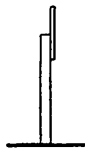


Fig. 12 b.

5) *Spårspärrskärm nr 1*: rund, vit med svart tvärsträck, horisontellt eller lutande (jfr anm. 5) (fig. 12).

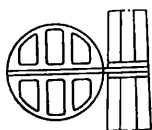


Fig. 13 a.

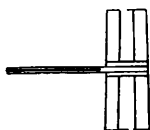


Fig. 13 b.

6) *Spårspärrskärm nr 2*: rund med sex urtagningar, målad på ena sidan röd och på den andra grå (fig. 13).

6 a) *Växelsignalskärm*: med växel förbunden fyrsidig skärm, som genom de i § 16. mom. 2 för enkla växlar angivna vita signaltbilder anger de olika lägen. växeln intar.

II. Signalmärken:

1) *Slutmärke*: en rektangulär tavla med bokstaven S i svart på vit botten;

Anm. 8. Vid behov kan å tavlans nedre del anbringas en pil, utvisande för vilket spår slutmärket gäller.

2) *Upphållsmärke*: en rund tavla med bokstaven U i svart på vit botten eller siffror angivande tiotal (10, 20, 30 etc.);

3) *Hastighetstavla*: en triangulär tavla, å vars ena sida i grönt på vit botten finnes angivet hastigheten (km/tim.) å efterföljande bansträcka jämte denna sträckas längd och vars andra sida är vitmålad. Å båda sidor finnes en grön kantrand (fig. 38);

Anm. 9. Vid behov kan å tavlans nedre del anges, att hastighetsbegränsningen endast avser vissa fordon.

4) *Påstigningsmärke*: en å mast anbragt cirkelrund, vridbar skiva, målad brandgul med svart kantrand och förbunden antingen med en lykta, som i mörker visar fast brandgult sken, eller med gult reflektorprisma, som återkastar ske-

net från lokets lyktor, eller ock en lyktanordning, varmed kan såväl vid dagsljus som i mörker visas fast brandgult sken (fig. 39);

5) *Lystingsmärke*: ett vitmålat, triangelformigt märke (fig. 40 a) eller ett svartmålat, rektangelformigt märke (fig. 40 b);

6) *Ogiltighetsmärke*: ett kryssformigt märke å fast signalinrättning (fig. 41);

7) *Skyddssektionsmärke*: en fyrkantig tavla med svart ring på vit botten (fig. 42);

E 8) *Skredvarningsmärke*: en rund tavla målad vit med svart kantrand och försedd med ett svartmålat märke utgörande tecknet *N* (fig. 43);

9) *Orienteringsmärke*: tre i triangel ställda, ofärgade reflektorprismor, vilka återkasta skenet från lokets lyktor (fig. 44);

10) *Märktavla för ljussignaler*: en fyrkantig eller rund tavla, försedd med signalens beteckning i svart på gul botten. Rund form å tavlan användes för automatisk signal (fig. 45).

Anm. 9a. Efter styrelsens medgivande må befintliga signalmärken tillse vidare användas.

III. Signalredskap:

1) *Signalflagga, röd*;

2) *Signalflagga, grön*;

3) *Signalgivarens armar*;

4) *Signalstav*, en å stav anbragt rund skiva, å ena sidan vit med grön kantrand och på den andra mattsvart;

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

6) *Huvudsignaltavla*, rund, på ena sidan *röd* med vit kantrand och på den andra *grön* med vit kantrand;

7) *Bansignaltavla*, rund, på ena sidan *röd* med vit kantrand och på den andra *vit* (fig. 15);

8) *Bansignaltavla*, rektangulär, på ena

sidan *grön* med vit kantrand, och på den andra *vit* (fig. 18);

Anm. 9b. Förefintliga röda eller gröna bansignaltavlor må tillsvidare användas oberoende av tavlans form.

9) *Bansignallykta*, varmed kan visas fast *rött* eller *grönt* sken åt ett håll och fast *ofärgat* sken åt motsatt håll;

Anm. 9c. Bansignallykta må visa antingen fast eller blinkande sken.

10) *Bomsignalskärm*, rund, *röd* med vit kantrand på båda sidor;

11) *Bomsignallykta*, varmed kan visas fast *rött* sken åt två motsatta håll och fast *ofärgat* sken åt de båda andra hållen;

12) *Vattenkranlykta*, varmed kan visas fast *rött* sken åt två motsatta håll och fast *ofärgat* sken åt de båda andra hållen;

13) *Vågsignalskärm*,

rund, $\left\{ \begin{array}{l} \text{grön} \\ \text{grön eller röd} \end{array} \right\}$ med vit kantrand på båda sidor;

14) *Växellykta*, visande med *vitfärgad* yta framställda signalbilder (fig. 46—53);

15) *Knalldosor*;

16) *Signalpipa*;

17) *Signalhorn*;

18) *Sirén*;

19) *Vissla*.

§ 7.

Huvudsignal, försignal, för tågväg gällande spårspärrsignal och signalmärke, undantagandes uppehållsmärke, ogiltighetsmärke, orienteringsmärke och märktavla för ljussignaler, får ej uppsättas, förändras eller indragas utan att vederbörande personal blivit genom skriftlig eller tryckt order därom underrättad (se form. S 11).

Personalens underrättande om fast signalinrättning och signalmärkes uppsättande etc.

Anm. 1. Om nyuppsättning av uppehållsmärke och orienteringsmärke bör vederbörande personal dock underrättas.

När ljusanordning enligt § 8, anm. 2, § 11, anm. 2 och § 13, anm. 1 uppsättes eller indrages, skall vederbörande personal underrättas.

B. Signaler. § 8.

Stoppsignal. Mom. 1. *Stoppsignal* till tåg gives på något av följande sätt:

a) med semafor genom översta vingen, ställd vågrätt och synlig till vänster om masten från tåget sett och i mörker rött sken, fast eller blinkande, å den till vingen hörande lyktan (fig. 1),

b) med huvudljussignal (fig. 2) eller ljusförsignal (fig. 5), visande rött sken, fast eller blinkande,

c) vid dagsljus med huvudsignaltavla, visande röd sida mot tåget, eller i mörker med handsignallykta, visande rött sken, båda uppsatta å huvudsignals mast eller, vid å brygga uppsatt huvudsignal, å stolpe under signalen,

Anm. 1a. I stället för huvudsignaltavla må röd bansignaltavla eller röd signalflagga, utvecklad, användas. Vid driftplats, där infartssignal är placerad innanför stationsgränsen, skall signalredskapet uppsättas vid denna gräns.

d) med spårspärrsignal, visande vitt fält med svart tvärstreck (fig. 7 a, 8 a och 12 a) eller två ofärgade ljuspunkter i vågrät linje (fig. 11 a),

e) vid dagsljus med röd signalflagga, utvecklad och antingen hållen stilla eller förd flera gånger från höger till vänster och åter, eller i mörker med rött sken från handsignallykta, hållen stilla,

f) vid dagsljus med signalgivarens båda armar, sträck-



Fig. 14.

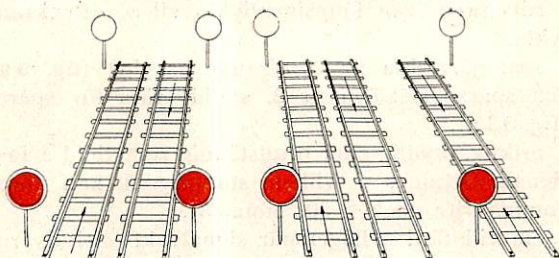


Fig. 15.

ta uppåt och förda omväxlande mot och från varandra (fig. 14), eller i mörker med sken av vad färg som helst, fört flera gånger upp och ned,

g) av signalgivare, som befinner sig å fordon i rörelse, vid dagsljus med signalgivarens ena arm sträckt uppåt och förd fram och åter i sidled över huvudet,

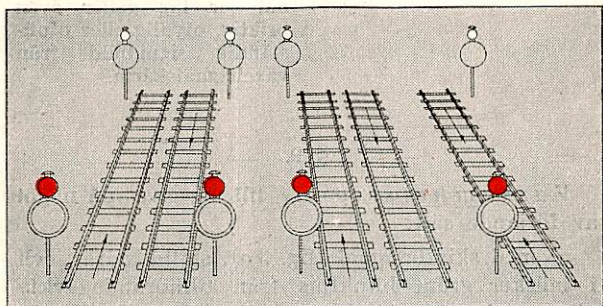


Fig. 16.

h) med bansignaltavla, visande den röda sidan mot tåget (fig. 15) och i mörker med rött sken från bansignallykta (fig. 16),

h a) med röd vågsignalskärm ställd tvärs för spåret,

i) med explosion från knalldosa på rälen.

Mom. 2. Som stoppsignal för tåg gäller även: bomsignalskärm, ställd tvärs för banan,

rött sken från bomsignallykta eller vattenkran-lykta,

E | spårspärrlykta nr 2, visande åskvigg (fig. 9 a)
och spårspärrskärm nr 2, ställd tvärs för spåret
(fig. 13 a),

oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild å fast signalinrättning, å vilken stoppsignal kan förekomma (jfr dock § 50, mom. 3),

om vid färd å högerspår signalvakt eller dvärgsignal saknas vid stations yttersta växel eller motsvarande punkt vid annan driftplats.

E | *Anm. 1.* Spårspärrlykta nr 2 visande åskvigg eller
spårspärrskärm nr 2 ställd tvärs för spåret, gälla endast
för fordon med elektrisk strömavtagare i uppfällt läge.

Anm. 2. Å driftplats, där på grund av kurva eller annat förhållande stoppsignal från tågexpeditör ej kan av lokpersonalen iakttagas, kan stoppsignal såväl vid dagsljus som i mörker givas från en särskild ljusanordning.

Anm. 2a. Som stoppsignal för tåg gäller även oriktig, otydlig eller ofullständig signalbild från växelsignalskärm.

§ 9.

Varsamhets- *Varsamhetssignal* till tåg gives på något
signal. av följande sätt:

a) med skivförsignal (fig. 3 a), ställd lodrät, och i mörker grönt blinkljus från tillhörande lykta eller med grönt blinkljus å ljusförsignal (fig. 5) eller å huvudljussignal, därmed angivande att efterföljande fast signalinrättning visar »stopp»,

Anm. 1a. Efter styrelsens medgivande må intill den 1 januari 1939 försignals sken vara fast i stället för blinkande.

b) med försignalvinge å infartssignal (fig. 4), ställd vågrätt, och i mörker grönt blinkljus från till vingen hörande lykta eller med grönt blinkljus å utfartsförsignal å huvudljussignal för infart (fig.

6), därmed angivande att efterföljande fast signalinrättning för utfart visar »stopp»,

c) med grönt blinkljus å infartsdvärgsignal (se § 6, anm. 7) för att ange, att infart skall ske till avkortad tågväg,

d) med grönt blinkljus å utfartsdvärgsignal (se § 6, anm. 7) för att ange, att tågväg är klar endast till stationsgränsen,

e) med signalbild enligt fig. 11 c å dvärgsignal, därmed angivande att hinder i tågvägen kan finnas strax bortom signalen,

f) vid dagsljus med grön signalflagga utvecklad eller i mörker med grönt sken från handsignallykta, hållen stilla,

g) vid infart med semafor genom två eller tre semaforvingar i 45° ställning och i mörker motsvarande antal gröna sken från vingarnas lyktor (fig. 20) eller med huvudljussignal genom två eller tre fasta gröna sken under varandra (fig. 21) för att ange sidotågväg,

h) vid dagsljus med huvudsignaltavla, visande grön sida mot tåget, eller i mörker med handsignallykta, visande grönt sken, båda uppsatta å huvudsignals mast eller, vid å brygga uppsatt signal, å stolpe under signalen,

Anm. 1b. I stället för huvudsignaltavla må grön bansignaltavla eller grön signalflagga, utvecklad, användas. Vid driftplats, där infartssignal är placerad innanför stationsgränsen, skall signalredskapet uppsättas vid denna gräns.

i) vid dagsljus med signalgivarens ena arm, sträckt uppåt och hållen stilla (fig. 17),

j) med $\left\{ \begin{array}{l} \text{vågsignalskärm} \\ \text{grön vågsignalskärm} \end{array} \right\}$ ställd tvärs för spåret,

Körsignal.



Fig. 17.

k) med bansignaltavla, visande den gröna sidan mot tåget (fig. 18), och i mörker med grönt sken från bansignallykta (fig. 19).

§ 10.

Körsignal till tåg ges på något av följande sätt:

a) med semafor genom en, två eller tre vingar i 45° ställning och i mörker motsvarande antal gröna fasta sken (fig. 20), varvid signal-

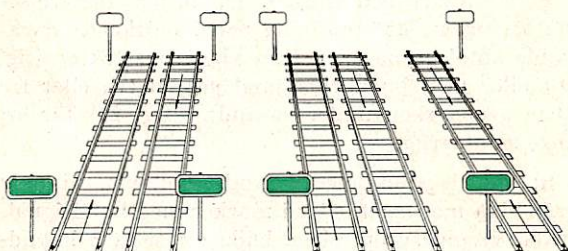


Fig. 18.

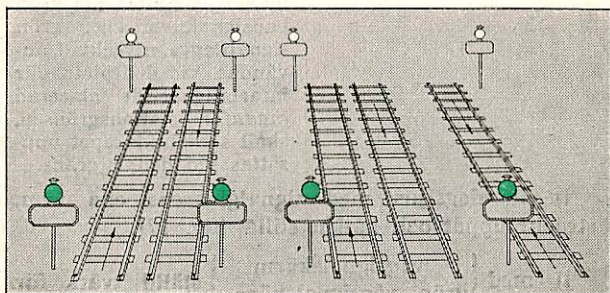


Fig. 19.

bild med två eller tre vingar eller sken vid infart därjämte har innebörden »varsamhet» (se § 9 g)

b) med huvudljussignal genom ett, två eller tre gröna fasta sken (fig. 21) eller ett grönt blinkande sken, varvid sistnämnda signalbild ävensom två eller tre fasta sken vid infart därjämte har innebörden »varsamhet» (se § 9, punkt a och g),

Anm. 1a. Vid järnväg, där jämlikt § 6, anm. 2a övre lyktan i semafor eller huvudljussignal visar blinkande grönt sken som körsignal, har detta sken *ej* innebörden »varsamhet».

c) med dvärgsignal genom signalbild enligt fig. 11 b eller c, den sistnämnda med innebörd »var-

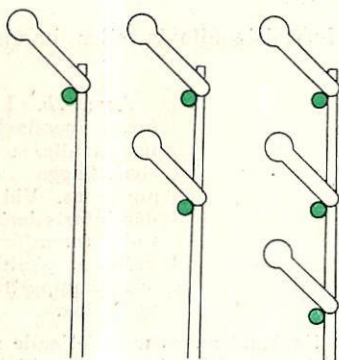


Fig. 20.

samhet» (se § 9 e), varvid körsignalen, om flera dvärgsignaler förekomma i tågvägen, gäller endast till nästa dvärgsignal,

d) med infarts- eller utfartsdvärgsignal (se § 6, anm. 7) genom grönt fast eller blinkande sken, varvid körsignalen gäller förbi flera efterföljande dvärgsignaler, vilka alla visa »kör»; grönt blin-

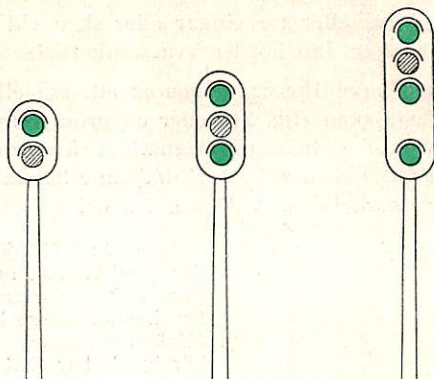


Fig. 21.

kande sken innebär därjämte »varsamhet» (se § 9, punkt c och d),

e) med huvudsignaltavla eller handsignallykta (se § 9 h).

Anm. 1b. I stället för huvudsignaltavla må grön bansignaltavla eller grön signalflicka, utvecklad, användas. Vid driftplats, där infartssignal är placerad *innanför* stationsgränsen, skall signalredskapet uppsättas vid denna gräns.

Anm. 1. Å försignal anges med följande signalbilder att efterföljande huvudsignal är ställd till kör:

med skivförsignal, ställd vågrätt, och tillhörande lykta visande ofärgat blinkljus,

med försignalvinge, ställd i 45° vinkel uppåt till vänster om masten, och tillhörande lykta visande ofärgat blinkljus,

med ofärgat blinkljus å ljusförsignal.

Anm. 1c. Efter styrelsens medgivande må intill den 1 januari 1939 försignals sken vara fast i stället för blinkande.

§ 11.

Avgångssignal till tåg gives:

*Avgångs-
signal.*

a) *Vid dagsljus:*

med signalstav, sträckt uppåt och därefter sakta förd fram och åter i sidled, med den vita sidan vänd mot lokpersonalen (fig. 22),

med signalgivarens ena arm, utsträckt och förd i cirkel (fig. 23).

b) *I mörker:*

med grönt sken från handsignallykta, förd i cirkel (fig. 24).



Fig. 22.

Om så erfordras för att väcka lokpersonalens uppmärksamhet, gives dessutom såväl vid dagsljus som i mörker signal med ett långt ljud ur signalpipa (—).

Avgångssignal till tåg får ej givas enbart muntligen.

Anm. 1. När avgångssignal gives i mörker, skall signallyktan hållas i övre handtaget, så att lyktan hänger fritt ned. Lyktan föres därefter i en cirkel med en radié av ungefär underarmens längd.

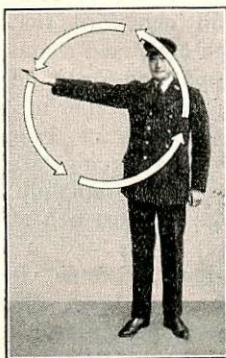


Fig. 23.

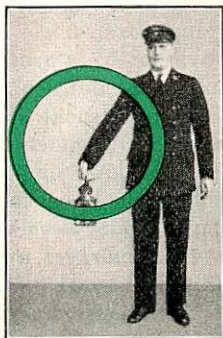


Fig. 24.

Anm. 2. Å driftplats, där på grund av kurva eller annat förhållande föreskriven avgångssignal ej kan av lokpersonalen iakttagas, må avgångssignal såväl vid dagsljus som i mörker givas medelst ljusanordning, visande bokstaven »A», vars manövrering skötes av tågexpeditören personligen.

Anm. 2a. Annan än i anm. 2 härövan omnämnd ljusanordning, godkänd av styrelsen för varje särskilt fall, må tillsvidare användas.

§ 12.

Signaler vid växlingsrörelse, vagnuttagning och färd med småfordon. *Mom. 1.* Signaler vid växlingsrörelse, vagnuttagning och färd med fyrhjulig motordressin, som ej går såsom tåg, samt övriga småfordon givas enligt efterföljande föreskrifter.

Anm. 1. Signal enligt mom. 2, 3, 5, 6 och 8 med signalpipa eller signalhorn får ej givas annat än i förening med annan växlingssignal, så vida ej trafikinspektören efter samråd med maskiningenjören för särskilda fall medgivit undantag.

Mom. 2. »Stopp» gives på något av följande sätt:

a) *Vid dagsljus:* med spårspärrsignal, visande vitt fält med svart tvärstreck (fig. 7 a, 8 a, 12 a), eller ock två eller tre på vågrät linje ställda, ofärgade ljuspunkter med fast sken (fig. 10 a, 11 a), med röd signalflagga, utvecklad och förd flera gånger från höger till vänster och åter, med signalgivarens båda armar, sträckta uppåt och förda omväxlande mot och från varandra (fig. 14) eller med den ena, sträckt uppåt och förd fram och åter i sidled över huvudet (får endast givas av signalgivare, som befinner sig å fordon i rörelse), med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt, ett kort och ett långt ljud (— • —).

b) *I mörker:* med spårspärrsignal, visande vitt fält med svart tvärstreck (fig. 7 a, 8 a, 12 a), eller ock två eller tre på vågrät linje ställda, ofärgade ljuspunkter med fast sken (fig. 10 a, 11 a), med ofärgat sken från handsignallykta, förd flera gånger upp och ned, med rött sken från handsignallykta

(användes endast, då fara föreligger), med signal-pipa eller signalhorn medelst ett långt, ett kort och ett långt ljud (— • —).

Som stoppsignal för växlingsrörelse och vagnuttagning gälla dessutom följande signaler:

explosion från knalldosa, utlagd på rälen,

röd bansignaltavla (fig. 15),

bomsignalskärm, ställd tvärs för banan,

rött sken från bomsignallykta, bansignallykta

(fig. 16) { och vattenkranlykta
vattenkranlykta och röd vågsignalskärm }

spårspärrlykta nr 2, visande åskvigg (fig. 9 a)

och spårspärrskärm nr 2, ställd tvärs för spåret (fig. 13 a). E

Anm. 1. Stoppsignal från spårspärrsignal, bansignaltavla, bansignallykta, bomsignalskärm, bomsignallykta
{ och vattenkranlykta
vattenkranlykta och röd vågsignalskärm } innebär, att fordon ej få framföras längre än till signaleringsstället å spår, för vilket signalen gäller.

Anm. 2. Spårspärrlykta nr 2, visande åskvigg, och spårspärrskärm nr 2, ställd tvärs för spåret, gälla endast för fordon med elektrisk strömavtagare i uppfällt läge. E

Mom. 3. »Sakta» gives vid dagsljus med grön signalflagga, utvecklad, med signalgivarens ena arm, sträckt uppåt och hållen stilla, samt i mörker med grönt sken från handsignallykta, hållen stilla, och såväl vid dagsljus som i mörker med signal-pipa eller signalhorn medelst ett kort ljud (•).

Anm. 1. »Sakta» betyder, att rörelses hastighet efterhand skall minskas, så länge denna signal visas och efter signalens upphörande bibehållas minskad, tills nästa signal gives.

Anm. 2. »Sakta» kan visas omedelbart före signal till växlingsrörelse och betyder då, att rörelsen hela tiden skall utföras med låg hastighet.

Mom. 4. »Varsamhet», som visas från dvärgsignal (fig. 11 c) samt från grön bansignaltavla (fig. 18) och grönt sken från bansignallykta (fig. 19), gäller för vagnuttagning och färd med småfordon; »varsamhet», som visas

med { vågsignalskärm
grön vågsignalskärm }, ställd tvärs för spåret, gäller för växlingsrörelse.



Fig. 25.

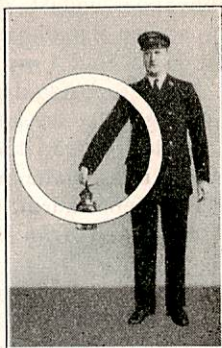


Fig. 26.

Mom. 5. »*Framåt*» gives vid dagsljus med signalgivarens båda armar, vågrätt utsträckta (fig. 25),

i mörker med ofärgat sken från handsignallykta, långsamt förd i cirkel (fig. 26), och såväl vid dagsljus som i mörker med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt ljud (—).

Anm. 1. Ang. betydelsen av signalen »framåt», se mom. 6, anm. 1, 3 och 4.

Mom. 6. »*Back*» gives vid dagsljus med signalgivarens ena arm, långsamt förd flera gånger vågrätt från höger till vänster och åter (fig. 27), i

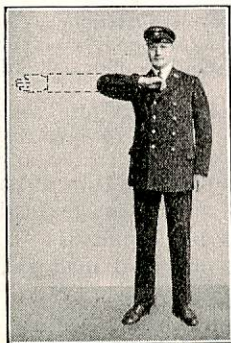


Fig. 27.

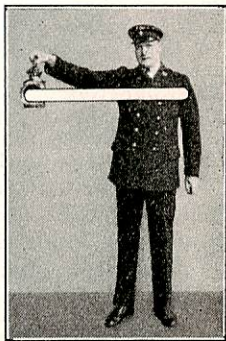


Fig. 28.

mörker med ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt (fig. 28), och såväl vid dagsljus som i mörker med signalpipa eller signalhorn medelst två långa ljud (— —).

Anm. 1. »Framåt» betyder, att loket skall draga vagnarna.

Anm. 2. »Back» betyder, att loket skall skjuta vagnarna, varvid vagnarna skola vara kopplade vid loket.

Anm. 3. Är lok ensamt eller har det vagnar tillkopplade vid båda ändarna, betyder »framåt», att lok skall sättas i rörelse åt det håll, varåt dess framände är riktad, och »back», att lok skall sättas i rörelse åt det håll, varåt dess bakände är riktad.

Anm. 4. Med loks framände enligt denna paragraf förstås, om loket har lyktorna tända, den ände, som genom lyktorna är betecknad som framänden, och eljest den ände, där skorstenen sitter, eller ifråga om annat lok, den ände, som är på i § 19, I, föreskrivet sätt betecknad såsom framände.

Anm. 5. Vad i anm. 1—4 sagts om lok gäller även i fråga om lokomotor.

Mom. 7. »Kopplet» gives på följande sätt: vid dagsljus med signalgivarens båda armar, sträckta uppåt och upprepade gånger förda mot varandra med sammanslagning av händerna (fig. 29), i mörker med omväxlande grönt och ofärgat sken från handsignallykta, flera gånger upprepat.

Anm. 1. »Kopplet» betyder, att en sammantryckning av stötinrättningarna för möjliggörande av kopplets av- eller pålyftande skall göras.

Mom. 8. »Skjuts» gives vid dagsljus med signalgivarens ena arm, hastigt förd nedifrån och snett uppåt (fig. 30), i mörker med ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt (fig. 31), och såväl vid dagsljus som i mörker med signalpipa eller signalhorn medelst tre korta och ett



Fig. 29.



Fig. 30.



Fig. 31.

långt ljud (•••—). Då signalen gives med arm eller lykta, skall armen några sekunder bibehållas i slutläget.

Anm. 1. »Skjuts» betyder hastig backrörelse med vagnar, av vilka en eller flera äro avkopplade.

Mom. 9. »Växling tillåten» gives: såväl vid dagsljus som i mörker:

med spårspärrlykta, ställd så att fyrsidig, ofärgad bild (i mörker ofärgat sken) visas (fig. 7 b, 8 b, 9 b),

med rangérsignal, visande tre ofärgade ljuspunkter med fast sken i lodrät linje eller i sned linje (fig. 10 b, c), med dvärgsignal, visande två ljuspunkter med fast sken i lodrät linje eller ock i 45° vinkel åt vänster (fig. 11 b, c) skolande, då signaler såväl i lodrät som i sned linje förekomma, den senare signalbilden användas, då växlingsrörelsen skall utföras med större varsamhet, och

med signalpipa eller signalhorn medelst ett långt och ett kort ljud (—•).

Anm. 1. I och för lokflyttningar eller andra växlingsrörelser må trafikinspektören för särskilt fall medge, att signalen »växling tillåten» jämväl får innebära signal till rörelse.

Anm. 2. Dvärgsignal visande två ljuspunkter med fast sken i 45° vinkel åt höger (fig. 11 d; ogiltighets-signal) innebär, att dvärgsignalen skall anses såsom obefintlig.



Fig. 32.



Fig. 33.

Mom. 10. »Lägg om växeln» gives såväl vid dagsljus som i mörker företrädesvis med signalpipa, signalhorn, sirén eller vissla medelst ett kort och ett långt ljud (• —). Dessutom kan signalen givas vid dagsljus med signalgivarens ena arm, långsamt förd nedifrån och snett uppåt samt därefter i spetsig vinkel ned mot den växel, som skall omläggas (fig. 32 och 33), samt i mörker med ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt (fig. 34 och 35).

Anm. 1. Signalgivaren skall vid signalens givande om möjligt stå omedelbart invid den växel, vars omläggning begäres.

Anm. 2. Stationsföreståndaren äger begränsa signalens användning till viss tid av dygnet eller till vissa växlar.

Mom. 11. Vid givandet av signalerna »sakta», »framåt», »back», »skjuts» och »lägg om växeln» får hoptagen signalflagga hållas i den hand, varmed signal gives.

§ 13.

Mom. 1. Signalen »klart för avgång» gives: Signalerna »klart för avgång» och »klart».

a) vid dagsljus med signalgivarens ena arm, vågrätt utsträckt (fig. 36);

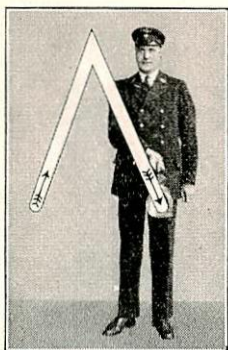


Fig. 34.

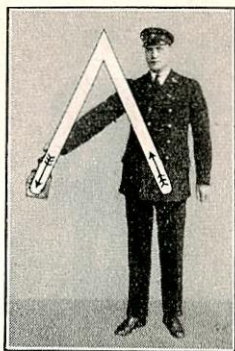


Fig. 35.

b) i mörker med grönt sken från handsignal-lykta, långsamt förd upprepade gånger från höger till vänster (fig. 37).

Signalen gives

dels av tågchefhavare till tågexpeditör för att ange, att det i vad på signalgivaren ankommer är klart för tågs avgång,

dels av tågexpeditör till tågchefhavare för att efterhöra, om tåg är klart för avgång eller som svar å dylik signal, given av tågchefhavare,



Fig. 36.

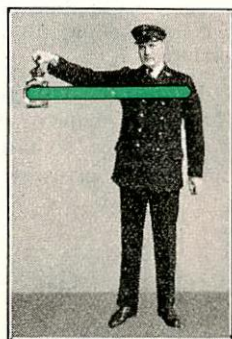


Fig. 37.

dels ock av tågklarerare till förare för att, då denne givit signalen »Har mötande tåg inkommit?» ange, att så är förhållandet.

Anm. 1. Å driftplats, där svårighet kan förefinnas för tågexpeditör att uppfatta signalen »klart för avgång», må efter styrelsens medgivande densamma givas med en särskild ljusanordning, visande brandgult sken.

Mom. 2. Signalen »klart» gives:

a) vid dagsljus med signalgivarens ena arm vågrätt utsträckt (fig. 36);

b) i mörker med grönt sken från handsignallykta, hastigt vriden åt sidorna, så att ett blinkande grönt sken framträder.

Signalen »klart» användes för att ange att, resp. för att fråga om visst åliggande för signalgivaren är utfört (jfr dock § 32, mom. 8, § 51, mom. 3, anm. 1 och § 55, mom. 5).

§ 14.

Signaler vid provning av genomgående broms givas med signalgivarens armar eller handsignallykta och äro följande:

Signaler vid provning av genomgående broms.

»*Bromsa*» gives vid dagsljus genom att föra armen, sedan den först sträckts rätt nedåt, sakta i en halvcirkel utåt och uppåt, så att den ett ögonblick hålles sträckt rätt uppåt, samt därefter hastigt åter föra armen rätt nedåt, samt i mörker genom ofärgat sken från handsignallykta, förd på samma sätt.

»*Lossa*» gives vid dagsljus genom att sträcka upp ena armen och svänga handen fram och åter från höger till vänster samt i mörker genom att, med armen sträckt uppåt, hastigt vrida handsignallyktan fram och åter, så att ett blinkande ofärgat sken framträder.

Anm. 1. För sådan signalering må efter trafikinspektörens beprövande användas antingen en ljusanordning, visande ett »T» (tillsätt) resp. »L» (lossa) i gult mot svart bakgrund eller en eller flera ringklockor. Trafikinspektören utfärdar för varje fall bestämmelser, huru dessa signalanordningar skola handhas.

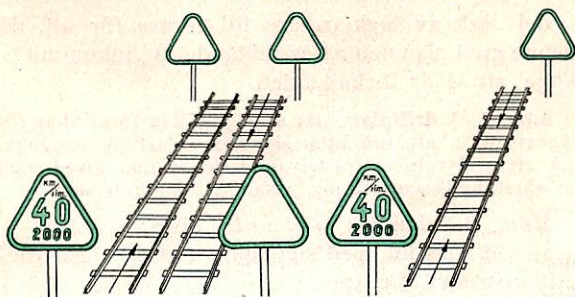


Fig. 38.

§ 15.

Signal-
märkens
använd-
ning.

Mom. 1. *Slutmärke* användes för utmärkande av infartstågvägens slutpunkt i de fall, då behov därav anses föreligga.

Mom. 2. *Upphållsmärke* användes, där trafikinspektören så anser erforderligt, för att tillkännage, varest snäll-, person- eller blandat tåg skall stanna (jfr dock § 72, mom. 8). Märket bör om möjligt placeras till vänster om spåret i tågets farriktning.

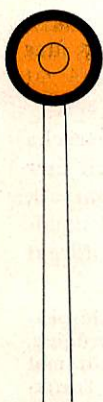


Fig. 39 a.

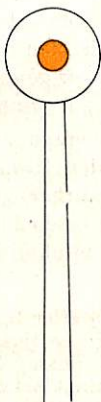


Fig. 39 b.

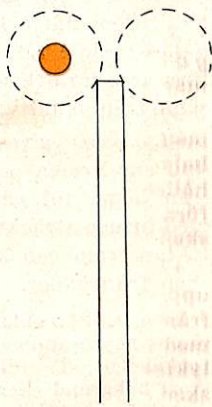


Fig. 39 c.

Anm. 1. Vid samma tågväg kunna uppsättas flera uppehållsmärken, i vilket fall det sista i tågriktningen är försett med bokstaven U och övriga endast med siffrertal.

Mom. 3. *Hastighetstavla* användes för att utmärka början och slut av sådan bansträcka, där en lägre hastighet än den för bandelen gällande största tillåtna skall iakttagas under längre tid än en månad (fig. 38).

Mom. 4. *Påstigningsmärke* kan användas å driftplats, där tågexpeditör ej finnes i tjänstgöring, för att ange, att tåg med behovsuppehåll skall göra uppehåll därstädes för resandes påstigande (fig. 39).

Mom. 5. *Lystringsmärke* (fig. 40) användes för att ange den plats, där signalen »tåg kommer» skall givas enligt föreskrifterna i § 18, mom. 6, punkt b och c, varvid

a) *triangelformigt* märke (fig. 40 a) anger, varest signalen alltid skall givas, och

b) *rektangelformigt* märke (fig. 40 b)

anger, varest signalen skall givas endast vid dimma eller snöyra.

Anm. 1. Märket skall placeras så, att signalen »tåg kommer» blir väl hörbar för dem, som signalen avser att varna. Det skall vidare placeras till vänster om spåret i tågriktningen omkring 2,5 m. över räls överkant och så nära spåret, att det nattetid om möjligt belyses av lyktskenet från loket.

Beträffande placering av rektangelformigt märke, se jämväl kungl. kungörelsen den 26 juni 1933, § 5.

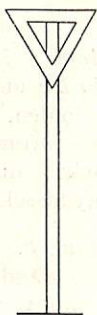


Fig. 40 a.



Fig. 40 b.

Anm. 1 a. Hastighetstavlor och lystringsmärken må placeras till höger om spåret, om så påkallas.

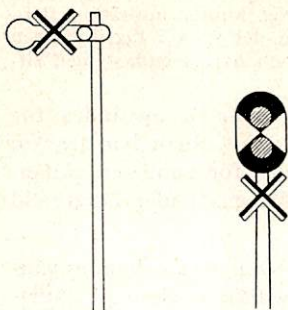


Fig. 41.

Mom. 6. Ogiltighetsmärke användes å nyuppsatt fast signalinrättning, som ännu ej tagits i bruk (fig. 41).

Å fast signalinrättning, som slopas eller tages ur bruk av annan anledning än i § 52 säges, skola vingar, signalskärmar och lyktanordningar omedelbart borttagas. Semaforvinge kan,

i stället för att nedtagas, nedfällas i läge längs med masten och ljussignal vridas i läge vinkelrätt mot spåret.

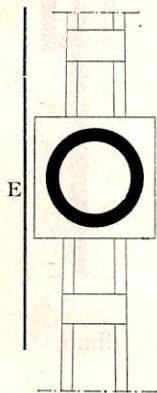


Fig. 42.

Mom. 7. Skyddssektionsmärke användes för att varsko lokpersonalen, att vid märket vidtager en icke strömförande kontaktledningssträcka om cirka 180 m. längd (»skyddssektion») (fig. 42).

Mom. 8. Skredvarningsmärke användes för att tillkännage, att anordningar äro vidtagna, varigenom kontaktledningarna göras spänningslösa vid skred eller sättningar i banvallen (fig. 43).

Mom. 9. Orienteringsmärke användes för att orientera lokpersonalen om visst förhållande i de fall, då styrelsen så föreskrivit, och kan i övrigt användas dels vid driftplats, där personal ej finnes, dels då behov därav enligt baningenjörens beprövande föreligger (fig. 44).

Mom. 10. Märktavla för ljussignaler användes för att tillkännage beteckningen å viss signal (fig. 45).



Fig. 43.



Fig. 44.



Fig. 45 a.



Fig. 45 b.

§ 16.

Mom. 1. Då växlingsarbetet så fordrar, skola vid växlar signallykter finnas anbragta, medelst vilka såväl vid dagsljus som i mörker genom olika vita signalbilder anges de olika lägen, växeln intager.

Signallykter vid växlar, spårspärrar, stoppbockar m. fl. ställen.

(I uttrycket »rakspår» innefattas i det följande även det minst krökta av två krökta spår och i uttrycket »kurvspår» det mest krökta av två kurvspår.)

Mom. 2. För enkla växlar äro signalbilderna följande:

a) vid gång mot växeln,
då växeln ligger till rakspåret: en fyr-
sidig bild (fig. 46);



Fig. 46.

då växeln ligger till kurvspåret: en
snett nedåt ställd pil, vars spets an-
ger, till vilken sida om rakspåret växeln
leder (fig. 47);



Fig. 47.

b) vid gång med växeln,
då växeln ligger till rakspåret: en tre-
sidig bild (fig. 48);



Fig. 48.



Fig. 49.

då växeln ligger till kurvspåret: en rund bild (fig. 49).

Anm. 1 a. I stället för lyktor må efter styrelsens medgivande skärmar med ovanstående signalbilder användas (v ä x e l s i g n a l s k ä r m a r), [jfr § 6 I avd. c), 6 a)].

Mom. 3. Vid dubbel korsningsväxel med tungorna så kopplade, att endast ett spår är farbart för varje av korsningsväxeln intagen ställning, en enda lykta, vilken genom vita fält anger växellägena på följande sätt:



Fig. 50.

a) för gång å till höger ledande rakspår: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till höger gående fält (fig. 50);



Fig. 51.

b) för gång å till vänster ledande rakspår: ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till vänster gående fält (fig. 51);



Fig. 52.

c) för gång å till höger ledande krökt spår: ett snett nedåt till höger och ett snett uppåt till höger gående fält (fig. 52);

d) för gång å till vänster ledande krökt spår: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till vänster gående fält (fig. 53).



Fig. 53.

Mom. 4. Vid spårspärrar (spärrbommar, spärrklotsar o. d.), stoppbockar m. fl. ställen skall, när så anses erforderligt, spårspärrlykta nr 1 eller spårspärrskärm nr 1 vara anbragt.

Mom. 5. Vid växlar i treskeniga spårssystem användas lyktor med två signalbilder, den ena över den andra, av vilka den övre signalbilden avser normalspåret och den nedre smalspåret.

Anm. 1. För att ange, att normalspåriga resp. smalspåriga fordon ej må föras genom dylik växel på grund av densammes läge, användes som övre resp. nedre signalbild i mom. 4 omförmäld spårspärrsignal.

Mom. 6. För att ange lokalt omläggbara växlers normallägen resp. omlagda lägen, målas växelklotens ena hälft vit och den andra röd. När växel ligger i normalläge, skall växelklotets vita del ligga uppåt.

Anm. 1 b. I stället för röd må *svart* färg användas på halva växelklotet.

Mom. 7. När spårspärrs manövreringsanordning är försedd med klot, målas detta på samma sätt som växelklot. När spärren ligger på rälen, skall klotets röda del ligga uppåt. (Jfr mom. 6, anm. 1 b.)

Kap. III. Signalmedel och signaler å järnvägsfordon och småfordon.

A. Signalmedel.

§ 17.

Följande signalredskap användas:

Sirén,

Vissla,

Ringklocka,

*Signal-
redskap.*

Signallyktor med rött och ofärgat sken,

Slutsignaler,

Signalskärm för betecknande av *framänden* å elektrolok, motorvagn och lokomotor,

Signalflagga, röd,

Signalflagga, grön,

Signalgivarens armar och

Handsignallykta, varmed kan visas fast *rött, grönt* och *ofärgat sken*.

B. Signaler.

§ 18.

*Signaler
med vissla,
sirén
och ring-
klocka å
lok och
lokomotor.*

Mom. 1. Med vissla eller sirén å lok och lokomotor givas de i mom. 2—10 här nedan angivna signaler.

Mom. 2. »*Giv akt*», ett kort ljud (•), gives:

a) vid igångsättning, då så erfordras till personers varnande;

b) till besvarande av signal, som ej kan eller skall omedelbart åtlidas;

c) då tåg utan bemannad skruvbroms får passera driftplats såsom svar å given avgångssignal;

d) då under tågs gång lindrig skruvbromsning påkallas;

e) då tåg, som vid infart å driftplats stannat vid anordning för kol- eller vattentagning eller annorstädes, åter skall sättas i gång för att framföras till annat ställe å driftplatsen;

f) då tåg på given signal till växlingsrörelse skall framföras förbi infartstågvägens slutpunkt (jfr § 72, mom. 9) eller förbi uppehållsmärke;

g) till besvarande av signalen »varsamhet» eller »sakta», visad mot lok eller lokomotor vid vagnars avhämtnade å linjen (jfr § 32, mom. 6).

Anm. 1. Då flera lok framföra ett tåg eller påskjutning äger rum och farten skall minskas, giver föraren å det första loket signal därtill medelst ena armen, sträckt uppåt, eller med signalen »giv akt».

Mom. 3. »Bromsa kraftigt», ett långt, ett kort och ett långt ljud (— • —), gives:
då skruvbromsning påkallas.

Mom. 4. »Lossa bromsarna», ett långt och ett kort ljud (— •), gives:

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

b) då tåg, vari ingår bemannad skruvbroms eller som skall påskjutas, skall sättas i gång;

c) då tåg, vari ingår bemannad skruvbroms, får passera driftplats, såsom svar å given avgångssignal.

Anm. 1. Då flera lok framföra ett tåg eller påskjutning äger rum och farten skall ökas, giver föraren å det första loket signal därtill med ena armen, vågrätt utsträckt, eller med signalen »lossa bromsarna».

Mom. 5. »Undersök bromsarna», tre långa ljud (— — —), gives:

då tåg bringats till stopp genom bromsning, som ej verkstälts av föraren eller på signal från loket.

Mom. 6. »Tåg kommer», ett långt, ihållande ljud (—), gives:

a) då tåg nalkas huvudsignal, som visar stopp;

b) framför tunnel, snögalleri, kurva i djup skärning eller korsning med enskild, ej allmänneligen befaren väg, där signalen enligt baningenjörs beprövande skall givas (jfr § 15, mom. 5);

c) vid dimma eller snöyra framför korsning med allmän eller allmänneligen befaren väg, där särskilda anordningar för vägtrafikanter varskoende om tågs annalkande ej äro anbragta; signalen gives upprepade gånger (jfr § 15, mom. 5);

d) i de fall, som omnämnas i § 32, mom. 5 och § 68, mom. 6;

e) då människor synas i spåret framför fordon i rörelse;

f) upprepade gånger framför vägkorsning, när stoppsignal från bom-

f a) upprepade gånger framför korsning i plan med allmän eller

signalskärm eller bom-
signallykta anger, att
bommarna ej avstänga
vägen.

allmänneligen befaren
väg, när föraren erhål-
lit meddelande om el-
ler iakttag, att bom-
marna eller grindarna
ej avstänga vägen.

Mom. 7. »F a r a», många tätt upprepade, korta
ljud (● ● ● ● ● ●), gives:

a) då nödbromsning eller skyndsamt och kraftig
skruvbromsning påkallas;

b) då arbetsbiträde skyndsamt erfordras på
grund av missöde eller olycka.

*Mom. 8. »H a r m ö t a n d e t å g i n k o m-
m i t t »,* två korta ljud (● ●), gives:

då förare begär besked från tågklarare, om
mötande tåg inkommit.

*Mom. 9. »J a g ä r b e r e d d p å h i n d e r o c h
s p å r ä n d r i n g »,* tre korta ljud (● ● ●), gives:

då vid annalkandet till station infartssignalen bi-
behålles till stopp, efter det signalen »tåg kommer»
givits. Har tåget ej fast uppehåll, skall signalen
upprepas, sedan loket efter erhållen körsignal
kommit innaför stationsgränsen och lokpersonalen
iakttagit stoppsignal från signalredskap, som hålles
stilla.

Mom. 10. »L ä g g o m v ä x e l n », ett kort och
ett långt ljud (● —), gives:

a) då omläggning av växel begäres från lok, loko-
motor eller rälsbuss;

b) då vid tågmöte eller tågförbigång det först
inkommande tågets främre ände stannat hinderfritt
i förhållande till det andra tåget och föreskrift om
signalens givande finnes intagen i tågets tjänstetid-
tabell.

Mom. 11. Med ringklocka å lok eller lokomotor
givas följande signaler:

»G i v a k t»: ett enstaka slag,

»T å g k o m m e r»: flera enstaka slag,

»F a r a»: många tätt på varandra följande slag.

§ 19.

Följande signaler skola föras å järnvägs- och småfordon:

*Signaler å
järnvägs-
och små-
fordon.*

I. Å verksamt lok och verksam lokomotor.

a) *Vid dagsljus* skall framänden å alla lok utom ånglok (där skorstenen markerar framänden) ävensom å lokomotor utmärkas genom två utstående skärmar, en på vardera långsidan av fordonet och så anbragta, att de äro synliga för föraren, då han uppehåller sig i den ände, där skärmarna äro placerade (fig. 54). Varje skärm skall bestå av två runda skivor, ställda i kors på en i huvudsak lodrät axel och försedda med mot denna axel vinkelräta röda och vita ränder.

Bakänden skall ej utmärkas vid dagsljus.

Anm. 1. Skärmarna få kvarsitta även under tid, då nattsignaler användas, men skola därvid anses som ogiltiga.

Anm. 1 a. Motorvagn, som kan medföra släpvagn, skall vid dagsljus föra slutsignaler, även om den går ensam (jfr avd. II nedan).

b) *I mörker* skall den i tågriktningen främst varande delen samt vid växling framänden å lok och lokomotor utmärkas genom antingen två eller tre lyktor eller ock en enda, centralt fästad lykta, samtliga med fast ofärgat sken framåt (fig. 55).

Den andra änden å lok och lokomotor skall i mörker utmärkas med en eller två lyktor med fast ofärgat sken bakåt och ovanför dessa en lykta med fast rött sken, likaledes bakåt (fig. 56) eller ock vid tågrörelse med en eller två lyktor med fast rött sken bakåt.

Anm. 2. När vagnar medföras vid tågrörelse eller vagnuttagning, kunna lyktorna mot vagnarna vara släckta.

Anm. 3. Å lok eller lokomotor, som går till eller från tågsätt eller under lågtjänst utför växlingsrörelser eller som användes vid vagnuttagning, ävensom å återgående påskjutningslok erfordras ingen ändring av lyktskenen.

Anm. 4. Vagn, som under växling alltid skall medföras kopplad intill loket, skall i signaleringshänseende anses tillhöra loket.

II. Å sista fordonet i tåg, som drages, resp. främsta fordonet i tåg, som skjutes.

Sista fordonet (frånsett eventuellt påskjutningslok) i tåg, som drages av lok (lokomotor), resp.

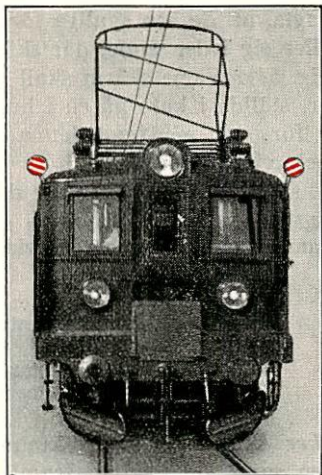


Fig. 54.

främsta fordonet i tåg, som skjutes, skall utmärkas genom slutsignal, utgörande

vid dagsljus: två signallyktor målade vita, med ett rött tvärstreck samt fästade en på vardera långsidan av fordonet (fig. 57) eller på liknande sätt målade och uppsatta skärmar och

i mörker: två signallyktor med fast eller blinkande ofärgat sken i riktning mot loket (lokomotorn) och rött sken åt motsatt håll (fig. 58).

Anm. 5. Då vagnar vid vagnuttagnings skola avkopplas från tåg å linjen, får slutsignalen anbringas på det fordon, som går närmast intill de vagnar, som skola avkopplas, under förutsättning att slubbromsare med-

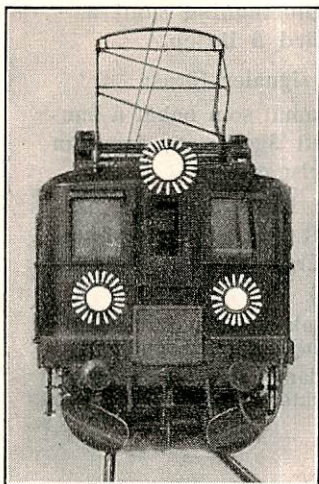


Fig. 55.

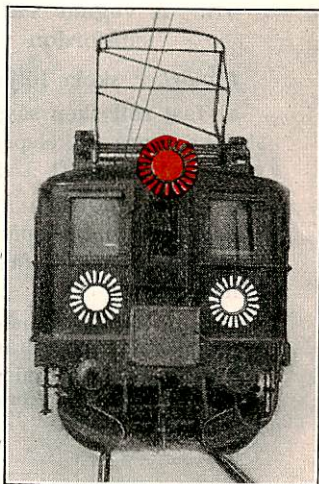


Fig. 56.

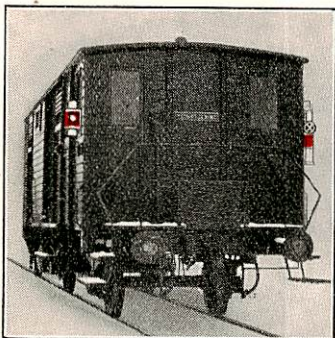


Fig. 57.

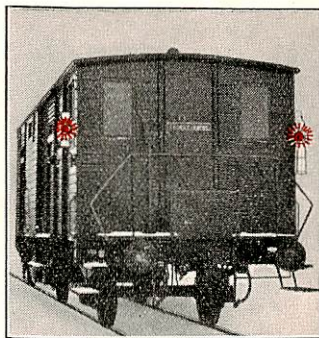


Fig. 58.

följer eller att samtliga vagnar äro anslutna till bromsledningen i tåget.

Anm. 6. Om endast en blinkljuslykta finnes tillgänglig såsom slutsignal, skall densamma uppsättas på högra sidan i tågets farriktning och lykta med fast ofärgat sken sålunda på den vänstra.

III. Å vagnar vid vagnuttagning samt å småfordon vid färd å linjen.

I mörker skola följande signaler föras:

a) fast rött sken såväl framåt som bakåt å bansträcka, varå enkelspårsdrift äger rum, ävensom vid enkelspårsdrift å dubbelspår,

b) fast rött sken åt det håll, varifrån å bansträcka, där dubbelspårsdrift äger rum, tåg väntas å samma spår och fast ofärgat sken åt motsatta hållet.

Anm. 7. Dylika signaler skola dock ej föras under det vagnar av tåg utföras å linjen för avkoppling.

Anm. 8. För belysningsändamål må å småfordons framände dessutom föras lyktor (strålkastare) med ofärgat sken framåt.