

II. SIGNALORDNING.

(Sio.)

Paragrafregister

till

Signalordning vid statens järnvägar.

I. Allmänna bestämmelser.

- § 1. Definition å signaler.
- § 2. Signalmedel.
- § 3. Uppställande av fast signalinrättning å lämplig plats.
- § 4. Personals underrättande om fast signalinrättnings uppförande, förändring eller indragning.
- § 5. Tillsyn å signalmedel.
- § 6. Omsorg vid signals givande. Signaler, som få användas.
- § 7. Signals åttlydnad.
- § 8. Dagsignaler och nattsignaler.

II. Signaler å linjen och stationer.

- § 9. Signalmedel å linjen och stationer.
- § 10. Stoppsignal.
- § 11. Tågs stannande för stoppsignal.
- § 12. Huvudsignals ställande från »stopp» till »kör» och återställande till »stopp».
- § 13. Körsignal.
- § 14. Varsamhetssignal.
- § 15. Avgångssignal.
- § 16. Signaler »klart efter» och »klart för tågs avgång, i vad på signalgivaren ankommer».
- § 17. Signaler för järnvägsfordon, som icke äro att hänföra till tåg.

- § 18. Signallyktor vid spårväxlar och spärrbommar.
- § 19. Signaler för växlingsrörelser. Larm-signal. Signaler »växling tillåten» och »omläggning av växel».
- § 20. Förbud mot växlingsrörelser.

III. Signaler å tåg och å järnvägsfordon,
som icke äro att hänföra till tåg.

- § 21. Signalmedel å tåg.
 - § 22. Signaler med vissla och ringklocka å lokomotiv eller motorvagn.
 - § 23. Signallyktor å tåg.
 - § 24. Signalmedel å tåg under dagen.
 - § 25. Signaler å tåg, som å dubbelspårig bana framgår å annat spår än det för tågriktningen fastställda.
 - § 26. Extratågssignaler.
 - § 27. Signalmedel å lokomotiv eller motorvagn, som gör växlingstjänst.
 - § 28. Signallyktor å dressin, trehjuling eller vagn, utförd å linjen.
-

Signalordning

vid Statens järnvägar.

I. Allmänna bestämmelser.

§ 1.

Signalerna utgöra de föreskrivna tecken, genom vilka den å linjen, vid stationerna och å tågen tjänstgörande personalen giver och mottager befallningar eller upplysningar, som avse det säkra och regelbundna framförandet av dels tåg och dels sådana järnvägsfordon, vilka icke äro att hänföra till tåg.

*Definition å
signalerna.*

§ 2.

Signalmedel äro

Signalmedel.

1:o) **Fasta signalinrättningar:**

Semafor,
Skivsignal,
Försignal;

2:o) **Signalredskap:**

Signalflagga,
 Signalgivarens armar,
 Handsignallykta,
 Signaltavla,
 Signalskärm,
 Signallykta,
 Knalldosor,
 Signalpipa,
 Signalhorn,
 Vissla,
 Ringklocka.

§ 3.

*Upp-
 ställande av
 fast signal-
 inrättning
 å lämplig
 plats.*

Fast signalinrättning skall vara så uppställd, att varje med densamma given signal **tydligt** kan urskiljas av den, som skall ställa sig signalen till efterrättelse.

§ 4.

*Personals
 under-
 rättande om
 fast signal-
 inrättnings
 uppförande,
 förändring
 eller
 indragning.*

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

§ 5.

*Tillsyn å
 signalmedel.*

Var och en, som under tjänstgöring skall begagna signalmedel, är skyldig tillse, att detta är i brukbart skick,

och, om så icke är förhållandet, föranstalta om åtgärd för dess iståndsättande. Han är även ansvarig för att signalredskap är till hands, då det skall användas.

§ 6.

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

*Omsorg vid
signals
givande.
Signaler,
som få
användas.*

Inga andra signaler få användas än sådana, som genom denna signalordning eller Styrelsens särskilda föreskrifter äro fastställda.

§ 7.

Signal skall åtlydas, vare sig orsaken till densamma är känd eller icke; dock skall, då fråga är om annan signal än stoppsignal, den, som har att åtlyda signalen, därest han har grundad anledning antaga, att åtlydnad av densamma skulle medföra fara, anmäla sådant hos vederbörande signalgivare, innan han handlar i enlighet med signalen.

*Signals
åtlydnad.*

§ 8.

Med **dag** förstås i denna signalordning tiden från solens uppgång till dess nedgång, med **natt** den återstående delen av dygnet.

*Dagsignaler
och natt-
signaler.*

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

Nattsignaler skola jämväl användas **under dagen**, då vid skymning, dagning eller vissa väderleksförhållanden dag-signalerna icke kunna tydligt skönjas.

I **tunnlar** och **snögallerier** skola natt-signaler användas **såväl dag som natt**; dock behöva signallyktor å tåg icke tändas i tunnlar och snögallerier, som äro kortare än 500 meter.

Knalldosor skola **alltid komma till användning**, då stoppsignal skall visas för tåg å linjen så väl vid tät dimma som ock i övrigt vid tillfällena, då andra stoppsignalar icke kunna tydligt skönjas.

II. Signaler å linjen och stationer.

§ 9.*)

*Signalmedel
å linjen och
stationer.*

För linjen och stationer begagnas följande signalmedel.

Semafor, bestående av en **mast**, å vars övre del äro anbragta en eller flera tvärs för banan rörliga vingar, målade röda eller röda och vita på den sida, med vilken signal gives, och ett lika antal **lyktor**, åt vilkas ljus kan givas **rött** och **grönt** sken.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 3 och på grund av order B 1.

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 sidan. I förbindelse med plåten skall vara anbragt en **lykta**, som kan visa **rött** och **grönt** sken.

Semaforer och skivsignaler benämnas, då de användas för linjen och tågvägar, **huvudsignaler** och, då de användas för andra spår, **manöver-signaler**.

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

Signalflagga med **röd** duk;

Signalflagga med **grön** duk;

Signalgivarens armar;

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

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

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

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

Signallykta,

med **rött** sken åt två motsatta sidor och med **ofärgat** sken åt de båda övriga sidorna: vid grind och vägbom och på vattenkran;

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

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

Knalldosor, bestående av kapslar, fyllda med explosivt knallämne;

Signalpipa;

Signalhorn.

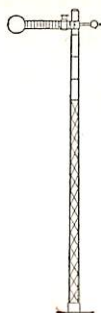
§ 10.

Stoppsignal.

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

a) Under dagen:

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



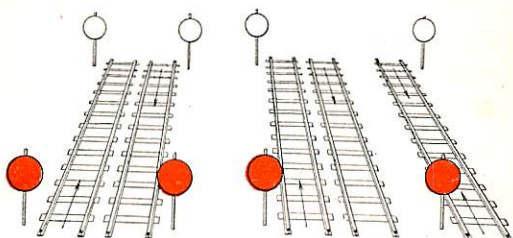
med **skivsignal** genom
plåten, vänd tvärs för banan
och visande **röd** sida mot
tåget;

med **röd** signalflagga, ut-
vecklad;

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



med **signaltavla**, ställd **tvärs** för banan och med **röd** sida vänd från den del av banan, varå tåg ej får framföras;



med **röd signalskärm**; och
med **knalldosor**, fästade på rälen.



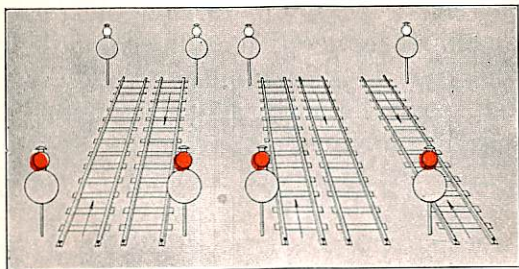
b) **Under natten:**

med det **röda skenet** från semafors 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; och

med **knalldosor**, fästade på rälen.

Stoppsignal, (som av stationsföreståndare gives åt tåg, som inkommit å station, skall utföras **under dagen** med **röd signalflagga** och **under natten** med **handsignallyktas gröna sken**, om tåget enligt tidtabellen skall göra uppehåll å stationen, men eljest med handsignallyktas **röda sken** fört upp och ned.

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.*)

Tågs stannande för stoppsignal.

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.

För **annan stoppsignal** skall tåg stanna så fort ske kan, efter det stoppsignalen syns eller hörts, utom för det fall, att stoppsignal visas inne å station medelst signalredskap, som hålles stilla, i vilket fall tåget skall stanna före ankomsten till den plats, från vilken stoppsignalen visas.

§ 12.*)"

Huvudsignals ställande från

»stopp» till »kör» och återställande till »stopp».

Huvudsignal skall visa stopp och för-signal, där sådan finnes, angiva detta, **utom då tåg får framsläppas.**

Signal till tågs framsläppande skall, om hinder ej förefinnes, med nedan stadgade undantag givas, för **ankommande** tåg omedelbart eller högst 10 minuter före tågets

*) § 11 har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 3 och 8 och § 12 genom tillägg nr 8.

väntade ankomst och för **stillastående** tåg omedelbart innan detsamma skall sättas i gång.

Vid station, där tågmöte eller tågförbigång skall äga rum, ävensom i de fall, då körsignal av någon anledning icke kan givas med huvudsignal och lokomotivföraren därom underrättats vid en föregående station, skall emellertid, om hinder ej förefinnes, för ankommande tåg signal till dess framsläppande givas omedelbart efter det signalen »tåg kommer» givits från tåget.

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

om förregling **icke** är anordnad: så snart tåget gått förbi signalmasten eller stannat å station; och

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

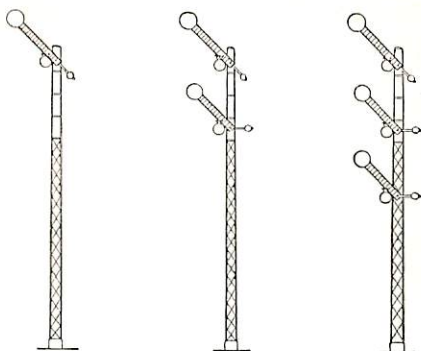
§ 13*).

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

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 8.

a) **Under dagen:**

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



Har semafor flera vingar på samma sida om masten, betyder för ankommande tåg:

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

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

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

med **skivsignal** genom plåten, vänd **längs** banan;

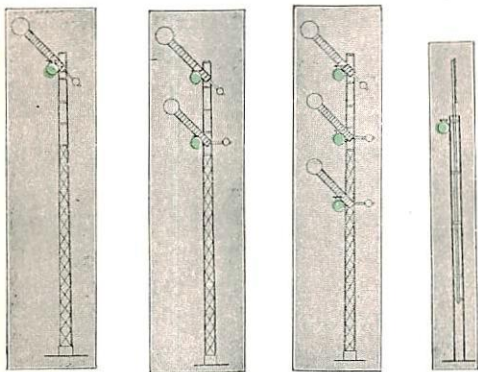
av **bevakande vakt** genom intagande av **militärisk givaktställning** vid sidan av banan, därvid signalflagga hålles hoprullad längs högra armen;



av **signalkarl**, då körsignal icke kan givas med huvudsignal, medelst **grön signaltavla**, hållen invid och synlig från tåget till vänster om signalmasten.

b) **Under natten:**

med det **gröna skenet** från semafors eller skivsignals lykta eller lyktor, var-



vid å semafor med flera lyktor **antalet** under varandra fästade lyktor, som samtidigt visa grönt sken, har för an-

kommande tåg med avseende å det spår, varpå tåget intages, samma betydelse som antalet vingar under dagen;



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

av **bevakande vakt** med **handsignallyktas ofärgade sken**, hållet **stilla**;

av **signalkarl**, då **körsignal icke kan givas med huvudsignal**, medelst **handsignallyktas gröna sken**, hållet **stilla** invid **signalmasten**.

Användes vid utfart från station semafor med flera vingar på samma sida om masten till betecknande av olika vägar för tåg, gäller vad därom i särskilda föreskrifter stadgas.

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

vägar för tåg, gäller vad därom i särskilda instruktioner stadgas.

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



§ 14.

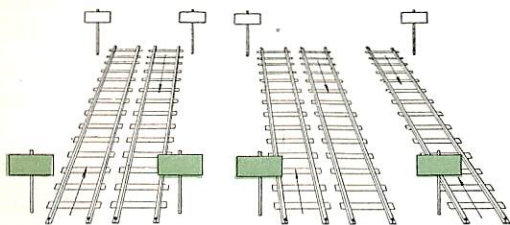
Varsamhetssignal, eller signal att tåg skall gå med minskad hastighet, gives på något av följande sätt.

- a) Under dagen:
 med **grön signalflagga**, utvecklad;
 med **signalgivarens ena arm**, sträckt uppåt;



*Varsamhets-
signal.*

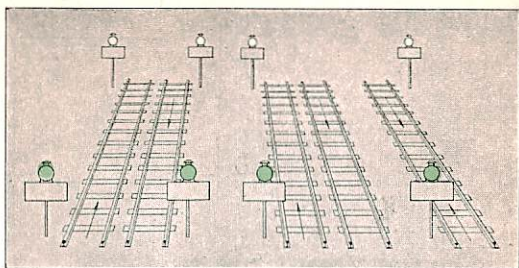
med **signaltavla**, placerad **tvärs** för



banan och med **grön** sida vänd från den del av banan, varå varsamhet skall iakttagas.

- b) Under natten:

med **handsignallyktas gröna sken**, hållet **stilla**;
 med det **gröna skenet** från signal-



lykta, föreskriven vid bristfällig bansträcka och under reparationsarbete.

§ 15.*)

Avgångs-
signal.

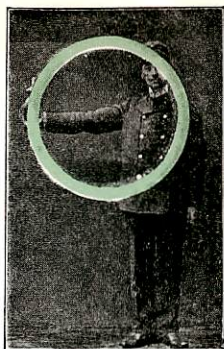
Mom. 1. Avgångssignal, eller signal att tåg skall avgå från station, gives:



a) under dagen genom en cirkelformig rörelse med signalgivarens ena arm;

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 5.

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



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

Mom. 2. Får tåg, som stannat å linjen för »stopp» från **bevakad huvudsignal**, åter sättas i gång, skall tillstånd därtill givas medelst körsignal från huvudsignalen.

Har tåg **stannat å linjen** för »stopp» 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.

§ 16. *)

Signalen klart gives:

| Signalen
klart.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10.

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



b) under natten
med handsignallyktas
gröna sken, långsamt
fört upprepade gånger
från höger till vänster
och åter.



Signalen gives dels av tågbefälhavare 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 stationsföreståndare för att, då lokomotivföraren givit signalen: »Har mötande tåg inkommit?» angiva, att så är förhållandet.

§ 17.

Signaler för
järnvägs-
fordon, som

Stoppsignal enligt § 10 och körsig-
nal, givna annorledes än från huvud-

signal, ävensom varsamhetssignal gälla *icke äro att hänföra till tåg.*
till efterrättelse jämväl för järnvägs-
fordon, som icke äro att hänföra till tåg,
i den mån bestämmelserna om signaler
för växlingsrörelser icke äro därå till-
lämpliga.

§ 18.*)

Mom. 1. Vid **spårväxlar** skola vid *Signallyktor vid spårväxlar, spårspärrar, stoppbockar m.fl. ställen.*
behov **signallyktor** vara anbragta, medelst
vilka under såväl dag som natt genom
olika signalbilder mot den svartmålade
lyktans stomme angivas de olika lägen,
växeln intager.

Signalbilderna äro följande.

För **enkla växlar**:

a) vid gång **mot** växeln,

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



då **växeln ligger till sido-
spår**: en **snett nedåt ställd,
vitfärgad pil**, vars spets an-
giver, till vilken sida om
rakspåret växeln leder; och



*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 4, 6 och 8.

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, vitfärgad bild**; och



då **växeln** ligger till **sidospår**: en **rund, vitfärgad 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 korsningsväxel** 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 fart å **till höger ledande rakspår**: ett snett nedåt till vänster och ett snett uppåt till höger gående fält;

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



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



d) för fart 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 den svartmålade lyktans stomme åt endera eller bägge hållen i spårets riktning angivas, att järnvägsfordon **icke får föras** över det ställe, där dylik lykta är placerad.

Signalbilden är följande:



eller



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

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



en fyrsidig, ofärgad bild.

I stället för lykta kan efter distriktsförvaltnings bestämmande användas en på motsvarande sätt målad **signalskiva**.

Såsom **manöversignal** (jfr § 9) vid stationsrörelse må även användas spårspärrsignal, uppsatt å övre delen av en mast.

Mom. 3. Vid **växlar i treskeniga spår-system** användas lyktor med två signalbilder, den ena över den andra, av vilka den övre signalbilden avser normalspåret och den nedre smalspåret.

Anm. För att angiva, att järnvägsfordon icke må föras genom dylik växel, användes som övre resp. nedre signalbild i mom. 2 omförmäld spårspärrsignal.

Mom. 4. För att utmärka slutet av infartsväg, d. v. s. det ställe i tågväg, förbi vilket ankommande tåg, som skall göra uppehåll å stationen, icke må föras utan iakttagande av bestämmelsen i Säkerhetsordningen § 75, mom. 3, användes vid behov **slutmärke**, bestående av en stor rektangulär tavla, framställande bokstaven **S** i svart på vit botten.

För att för lokomotivpersonal å tåg, som skall göra i tjänstgöringstidtabell angivet ovillkorligt uppehåll å station, tillkännagiva var lokomotivets främst varande del skall stanna, användes **uppehållsmärke**, bestående av en cirkelrund tavla, framställande bokstaven **U** i svart på vit botten.

§ 19.

Mom. 1. **Signaler för växlingsrörelser** givas med signalflagga, signalgivarens armar, handsignallykta, signalpipa och signalhorn. Dessa signaler, av vilka de med signalpipa och signalhorn endast få användas i förening med någon av de öfriga, äro följande.

Signaler för växlingsrörelser.

Larmsignal.

Signaler »växling tillåten» och »omläggning av växel».

»**Stopp**» gives med signalflagga, signalgivarens armar eller handsignallykta på sätt i § 10 föreskrives, och såväl dag som natt med pipa eller horn medelst ett långt, ett kort och ett långt ljud ().



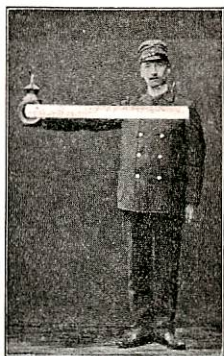
»**Sakta**» gives under dagen med signalgivarens ena arm, sträckt uppåt, under natten med handsignallyktas **gröna** sken, hållet stilla, och såväl dag som natt med pipa eller horn medelst ett kort ljud (●).

»**Framåt**» gives under dagen med signalgivarens båda armar, vågrätt utsträckta, under natten med handsignal-



lyktas **ofärgade** sken, långsamt fört i cirkel, och såväl dag som natt med pipa eller horn 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, och såväl dag som natt med pipa eller horn 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.

»Skjuts» gives på samma sätt som backsignal men med hastigare signalrörelser och, då pipa eller horn användes, genom signalen flera gånger upprepade.

»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. För att påkalla uppmärksamhet gives »**varnings**» med pipa eller horn medelst många korta ljud (●●●●●●●●).

Signal »**växling tillåten**» gives med pipa eller horn medelst ett långt och ett kort ljud (—●).

»**Omläggning av växel**» begäres med pipa eller horn medelst ett kort och ett långt ljud (●—).

§ 20.

Förbud mot
växlings-
rörelser.

Förbud mot växlingsrörelse å viss spårgrupp eller visst spår gives från manöversignal eller med användande av signaltavlor eller signallyktor i enlighet med bestämmelserna i § 10.

III. Signaler å tåg och å järnvägsfordon, som icke äro att hänföra till tåg.

§ 21 *).

Å tåg begagnas följande signalmedel: *Signalmedel å tåg.*

Vissla,
 Ringklocka,
 Signallyktor med rött, grönt och ofärgat sken,
 Signalskärm, röd,
 Signalskärm, vit med rött kors,
 Signalskärm, vit,
 Signalflagga, röd,
 Signalflagga, grön,
 Signalflagga, blå och gul,
 Signalgivarens armar, och
 Handsignallykta, varmed kan visas rött, grönt och ofärgat sken.

§ 22 **).

Mom. 1. Med vissla å lokomotiv eller motorvagn gives följande signaler, nämligen

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

a) dels vid växlingsrörelse

Signaler med vissla och ringklocka å lokomotiv eller motorvagn.

*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 7.

**) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 5 och 8.

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;

d) efter det tåg stannat för från infartssignalen given stoppsignal utanför station, där det enligt tidtabellen skall passera utan att göra uppehåll.

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

a) då kraftig bromsning påkallas från medföljande, bemannade skruvbromsar;

b) 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;

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;

*) Stycket har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 10; likaså st. 5:o) och 6:o) i samma mom.

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 påkallas från medföljande bemannade skruvbromsar;

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 lokomotivförare önskar besked från stationsföreståndaren, om mötande tåg inkommit.

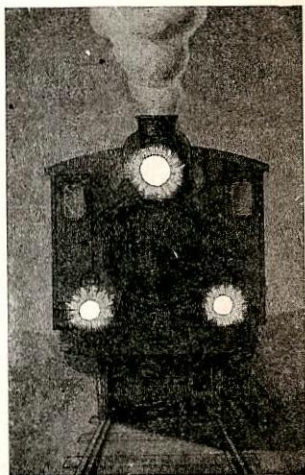
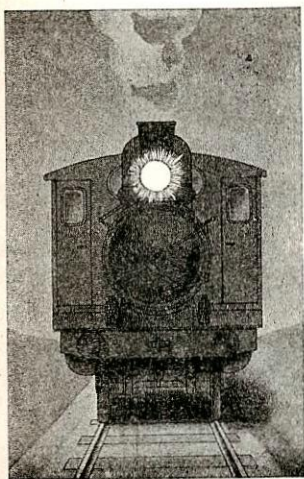
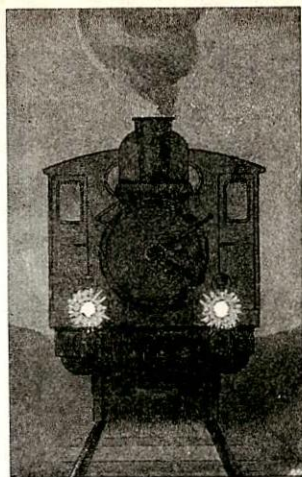
Mom. 2. Med ringklocka å lokomotiv eller motorvagn gives i särskilt föreskrivna fall genom ihållande ringning signalen »tåg kommer».

§ 23.

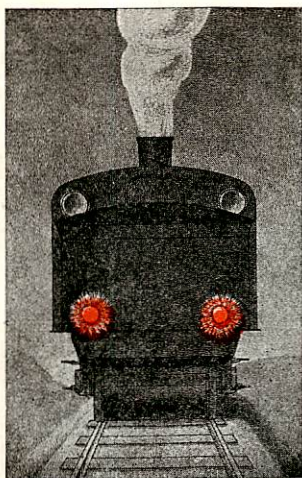
Mom. 1. Signallyktor skola under natten och i tät dimma vara anbragta å tåg på följande sätt.

*Signallyktor
å tåg.*

Å lokomotivets framände skola, med det undantag som i § 25 sägs, finnas antingen två lyktor med ofärgat sken framåt eller en enda centralt och högt fästad stor lykta, likaledes med ofärgat sken framåt, med rätt dock att,



där så finnes lämpligt, hava nämnda tre lyktor samtidigt tända, och å loko-

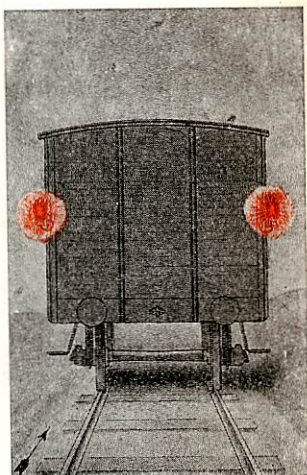
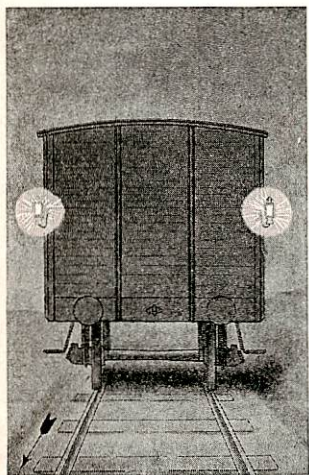


motivets bakände två lyktor med rött sken bakåt.

Då lokomotivet drager tåget, skola å det sista fordonet finnas två lyktor med rött sken bakåt och ofärgat sken framåt, och, då lokomotivet skjuter tåget, skall å det främsta fordonet finnas två lyktor med ofärgat sken såväl framåt som bakåt. Dessa lyktor skola vara så anbragta, att deras mot lokomotivet vända sken kan därifrån iakttagas.

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 påskjutningslokomotivet återgår från



linjen, men väl om det återgår från station.

Med lokomotivets framände enligt denna § förstås den ände, som är främst i farriktningen.

Då snöplog går främst i tåg, skola de lyktor, som äro vända åt plogen, uppsättas så högt, att de synas över plogen, och få, om sådant är

härför nödvändigt, uppsättas på själva plogen.

Mom. 2. Vid växlingsrörelser med tåg och sådana rörelser å linjen, som ske under skydd av föreskrivna stoppsignaler, ävensom vid sådan backning av tåg, som måste ske vare sig till undvikande av fara eller under de förhållanden, varom i § 78 Säkerhetsordningen sägs, skola lyktorna bibehållas oförändrade.

*) *Mom. 3.* För belysning av de av banbevakningspersonalen använda s. k. kontrollbrickorna må baktill å sista fordonet i tåg vid de tillfällen, då extratågssignal icke föres, upphängas en med **ofärgat** sken försedd lykta.

§ 24.**)

Signalmedel skola **under dagen** vara anbragta å tåg på följande sätt.

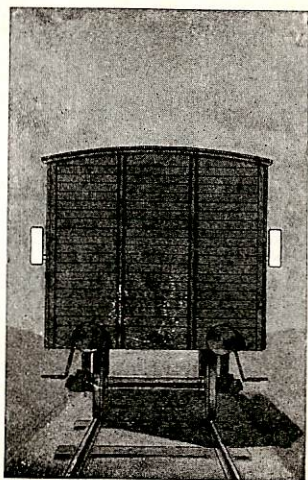
Å **elektriskt lokomotiv** och **elektrisk motorvagn** skall **framänden** särskilt betecknas genom **två** utstående **blå och gula flaggor**, fästade en på vardera långsidan av lokomotivet eller motorvagnen.

Signalmedel å tåg under dagen.

*) Momentet har tillkommit genom tillägg nr 2.

**) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tilläggen nr 1, 7 och 8.

Slutet av tåg skall betecknas genom **två** utstående **vita skärmar**, fästade en på vardera långsidan av sista fordonet. Då vagnar enligt order skola avkopplas från tåg å linje, skola slutsignalerna anbringas på sista fordonet i



den del av tåget, som framföres å **hela** den ifrågavarande linjen.

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

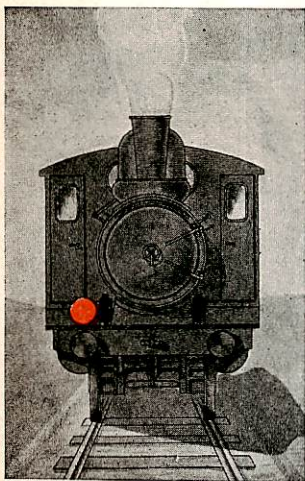
§ 25.

När å dubbelspårig bansträcka anordnats **partiell enkelspårsdrift**, skola å främre änden av det tåg, som därvid framgår på annat spår än det för tågriktningen fastställda, anbringas:

Signal å tåg, som vid partiell enkelspårsdrift framgår å orätt spår.

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.

för tågriktningen fastställda.



§ 26.

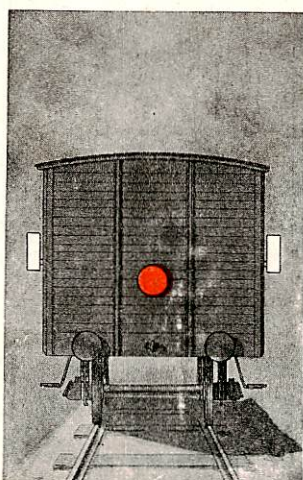
*Extratågs-
signaler.*

Extratåg, som icke är för banperso-
nalen annorledes kungjort, tillkänna-

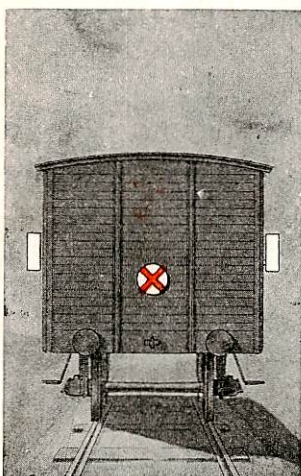
gives om möj-
ligt därigenom,
att baktill å
det tåg, som
näst förut pas-
serar linjen,
äro fästade:

a) under da-
gen

en röd skärm
eller röd flagga,
angivande att
extratåget kom-
mer från samma
håll, eller ock

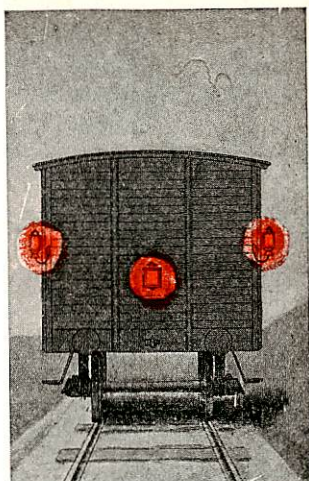


en vit skärm
med rött kors
eller en grön
flagga, bety-
dande att extra-
tåget kommer
från motsatt
håll;

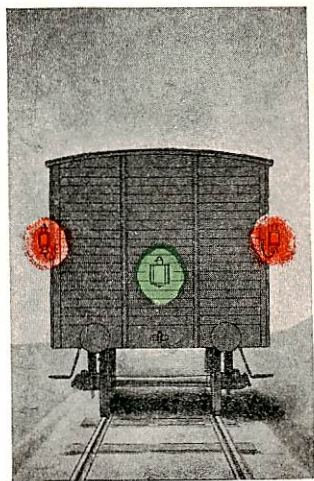


b) under
natten

en lykta med
rött sken, an-
givande att
extratåget kom-
mer från samma
håll, eller



en lykta med
grönt sken, be-
tydande att
extratåget kom-
mer från mot-
satt håll.



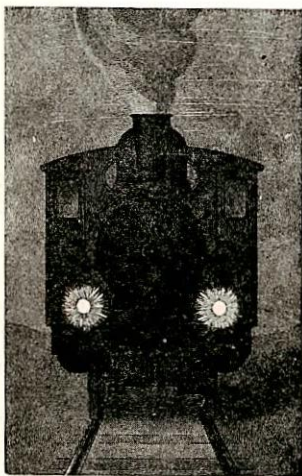
Signal att extratåget kommer från samma håll benämnes **följsignal**, signal att extratåget kommer från motsatt håll benämnes **kryssignal**.

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

§ 27 *).

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

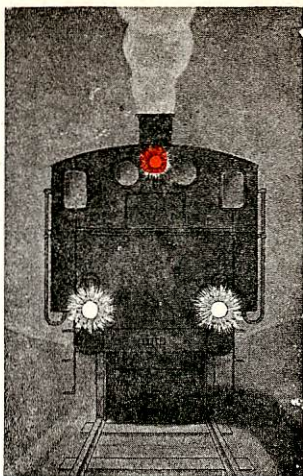
*Signal-
medel å
lokomotiv
eller
motorvagn,
som gör
växlings-
tjänst.*



Å lokomotivets eller motorvagnens **framände: två** lyktor med **ofärgat** sken framåt, och

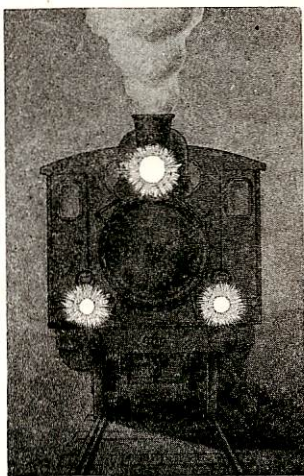
*) Paragrafen har erhållit sin nuvarande lydelse genom tillägg nr 7.

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



Användes tåglokomotiv, försett å framänden med en enda centralt och högt fästad stor lykta med ofärgat sken, till växlingstjänst, må samma lykta bibehållas jämte de föreskrivna två lyktorna med ofärgat sken framåt.

Å elektriskt lokomotiv och elektrisk motorvagn, som gör växlingstjänst,



skall **under dagen** framänden betecknas på sätt i § 24 föreskrives.

§ 28.

*Signallyktor
å dressin,
trehjuling
eller vagn,
utförd å
linjen.*

Å dressin, trehjuling eller vagn, utförd å linjen, skall **under natten** och **i tät dimma** föras signallykta, visande å enkelspårig bana **rött sken** såväl framåt som bakåt och å dubbelspårig bana **rött sken** åt det håll, varifrån tåg väntas å samma spår, och ofärgat sken åt motsatta hållet.

Utdrag ur 1864 års

Straff-Lag.

Kap. 19 § 11.

(Sådant detta lagrum lyder enligt lagen den 4 juli 1910.)

Var som uppsåtligen förstör Statens kanal- eller slussverk eller annan sådan vattenbyggnad, eller järnvägs- eller spårvägsanläggning, eller å desamma, därtill hörande byggnader, verk eller inrättningar, eller de för framfarten å järnväg eller spårväg använda vagnar eller andra fortskaffningsmedel gör sådan skada eller eljest vidtager sådana åtgärder, att fara eller olycka vid kanal-, järnvägs- eller spårvägsfartens begagnande eller allmänt farlig översvämning därav uppkomma kan; dömes till straffarbete från och med två till och med sex år. Kom därav ej olycka, och var sådan ej heller åsyftad; då må straffet nedsättas till straffarbete i sex månader, eller, om faran var ringa, till sådant arbete i två månader eller till fängelse eller böter, dock ej under etthundra Riksdaler.

*Uppsåtlig
skada som
kan medföra
fara för
driften.*

Fick annan svår kroppsskada eller död, och var den brottsliges handling av beskaffenhet, att han bort kunna inse, att dylik olycka

därav var att befara; dömes gärningsmannen, i förra fallet, till straffarbete från och med sex till och med tio år eller på livstid, och, i senare fallet, till straffarbete på livstid eller miste livet. Var gärningen ej av sådan beskaffenhet, som nämnd är, men fick annan därav svår kroppsskada eller död, eller åstadkoms allmänt farlig översvämning; varde gärningsmannen dömd till straffarbete från och med fyra till och med åtta år.

Kap. 19 § 12.

*Uppsätlig
skada som
medför
hinder i
driften.*

Gör man uppsätligen å verk, byggnad eller anläggning, som i 11 § sägs, eller å tillhör därtill, skada, den där, utan att kunna medföra sådan fara eller olycka, som i samma § nämnd är, likväl åstadkommer väsentligt hinder eller uppehåll i verkets, byggnadens eller anläggningens begagnande, eller vidtager man eljest åtgärder, som till sådant hinder eller uppehåll leda; dömes till fängelse eller till straffarbete i högst två år. I ringare fall må till böter dömas.

Jfr trafikstadgan § 9.

Kap. 19 § 22.

(Sådant detta lagrum lyder enligt lagen den 4 juli 1910.

*Ouppsätlig
skada som
kan medföra
fara för
driften.*

Den, som ouppsätligen, genom vårdslöshet, oförsiktighet eller försummelse, är vållande till — — — — — sådan skada eller översvämning, som i 11 § nämnd är, eller därtill att fara uppstått för begagnande av verk, byggnad eller anläggning, som i sist

sagda § omförmäles, straffes med fängelse i
högst sex månader eller böter.

För dylikt vållande till skada, hinder, uppehåll eller fara, som i 12 § — — — — omförmåles, — — — — — — — — — — vare bot högst tvåhundra Riksdaler.

*Ouppsätlig
skada som
medför
hinder i
driften.*

Vad i denna § om statens kanal- eller slussverk, annan sådan vattenbyggnad, järnväg, spårväg, elektrisk ledning för belysning, för uppvärmning eller för överföring av drivkraft, telegraf- eller telefoninrättning är stadgat, må ock å dylik, av enskilde personer, menigheter eller bolag inrättad anläggning tillämpas, om Konungen förordnat, att sådan anläggning skall lika skydd, som Statens njuta.

Кap. 25 § 15.

(Sådant detta lagrum lyder enligt lagen den 14 maj 1909.)

Underlåter eller försummar ämbetsman vid Statens kanal- eller slussverk eller annan sådan vattenbyggnad eller järnvägsanläggning vad honom, till förekommande av olyckshändelse, åligger att iakttaga, så att skada lätteligen ske kan; dömes till fängelse eller böter. Var vållandet synnerligen grovt, må dömas till straffarbete i högst två år. Varder fängelse ådömt, skall den felaktige, om brottet det förtjänar, tillika avsättas. Dömes den felaktige till straffarbete, varde avsatt, och må han ej vidare i dylik befattning nyttjas.

Sker sådan underlåtenhet eller försum-
melse uppsåtligen; varde den brottslige av-

Försum-
melse av
ämbetsman.

satt samt dömd till straff efter 19 kap. 11 §; och skall han tillika förklaras ovärdig att i rikets tjänst vidare nyttjas.

Kap. 25 § 22.

(Sådant detta lagrum lyder enligt lagen den 14 maj 1909.)

*Försum-
melse av
tjänstemän.*

Vad om Statens ämbetsmän här stadgat är, gälle och — — — — om de tjänstemän, som under ämbets- eller förvaltningsmyndigheterna lyda, och om andra, som förordnade äro att ämbete eller tjänsteärende förrätta.

Skall, till följd av Konungens förordnande, vad i 19 kap. 11 och 12 §§ om Statens kanal- eller slussverk eller annan sådan vattenbyggnad eller järnvägsanläggning stadgat är, tillämpas å dylik inrättning, som av enskilda personer, menigheter eller bolag gjord är; varde ock därvid anställd person för brott av sådan beskaffenhet, som i 15 § nämnd är, straffad efter de i samma § stadgade grunder; och må den brottslige eller felaktige, om brottet uppsåtligen skett eller han därför blivit dömd till straffarbete, ej sedermera kunna i dylik allmän befattning nyttjas.

Kap. 6 § 1.

Skadestånd.

Skada, som någon genom brott annan tillfogar, skall av den brottslige gäldas, evad brottet skett med uppsåt eller av vållande. Har den, som skadan led, genom eget vållande, därtill medverkat; varde skadeståndet jämkat, efter ty som skäligt prövas.