

VALD. PEDERSENS  BOGTRYKKERI
KØBENHAVN



TILLÆG VII

TIL

Almindeligt Signalreglement

MED FORKLARENDE
BESTEMMELSER

Opt. Laurin

Peter Roland Hansen.
Kortebakken 4
2-830 Ornum.

TILLÆG VII

til

Almindeligt Signalreglement med forklarende Bestemmelser.

Afsnittene: „**C. Haandsignaler**“, „**D. Stand-signaler**“, „**F. Knaldsignal**“, „**G. Sporskifte-signaler**“ og „**H. Sporskiftevisere og Spørringssignaler**“ udgaar af »Almindeligt Signalreglement med forklarende Bestemmelser« og erstattes med de i dette Tillæg indeholdte Bestemmelser.

Signalerne i Tillæget har de Numre, som de forventes at ville faa i det ny Signalreglement, idet der dog midlertidigt er vedføjet et »m«, for at Signalerne kan skelnes fra de Signaler i det nugældende Reglement, der har de samme Numre.

I Reglementet skal endvidere foretages følgende Rettelser:

Side 31. Linie 16 f. n., og Side 41, Linie 7 f. n., rettes »6« til: »23 m«.

Side 31 udgaar Linie 1—3 f. n.

Side 43 udgaar 2' og 3' Stykke og erstattes med:

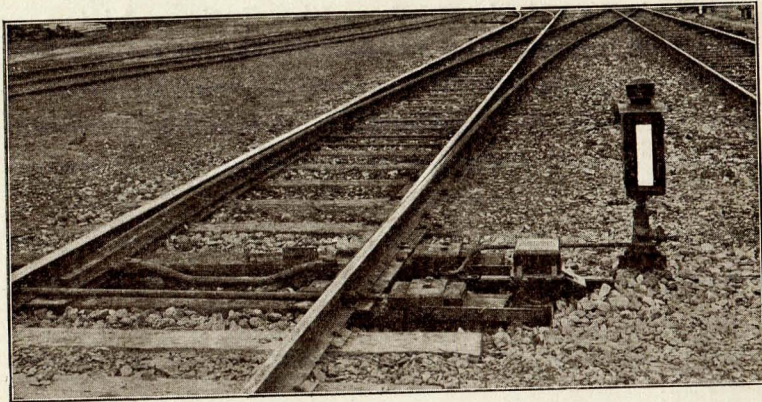
»Bliver det paa Stationer, der ikke er forsynet med Gennemkørselsarm, nødvendigt at vise Gennemkørsels-signalet, sker det ved at vise Signal Nr. 25 m (Haandsignal »*K ø r i g e n n e m*«), enten ved yderste Sporskifte eller ved Perron — jfr. de forklarende Bestemmelser til Signal Nr. 25 m — i Forbindelse med Mastesignal Nr. 17 (»*K ø r f r e m*«).

Paa Stationer, der ikke har centraliseret Sporskifte-aflaasning og Signalbetjening, eller hvis Centralaflaasning er aflyst, gives Tilladelse til Gennemkørsel ved at vise Signal Nr. 25 m (Haandsignal »*K ø r i g e n n e m*«) ved yderste modgaaende Sporskifte i Forbindelse med Mastesignal Nr. 17 (»*K ø r f r e m*«).«

Side 87 udgaar i Linie 13—14 f. n.: »samt saaledes Side 22«.

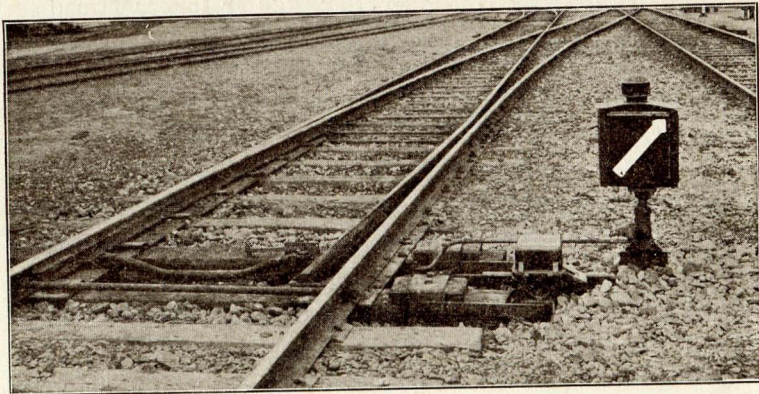
SPORSKIFTE OG SPORSPÆRRINGS SIGNALER

Nr. 15 m. »Sporskifte stillet til lige Spor«.
Ved Dag og i Mørke.



En rektangulær hvid Flade.

Nr. 16 m. »Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende
Spor«.
Ved Dag og i Mørke.



En hvid Pil, som viser, til hvilken Side
Afvigelsen sker.

Til Nr. 15 m.

Signalet tilkendegiver:

ved Sporskifter, som ligger i lige Spor, at Sporskiftet kan befares ad den lige Skinnestreng,
ved halve Krydsningssporskifter, at Sporskiftet kan befares ad den lige Skinnestreng,
ved Sporskifter, som ligger i Kurve, at Sporskiftet kan befares ad den mindst krumme Skinnestreng,
ved hele Krydsningssporskifter, i hvilke Sporskifterne i den samme Ende enten staar til begge de lige Spor eller til begge de afvigende Spor, at Sporskifterne kan befares ad begge de lige Skinnestreng. — Indstilles i et saadant Krydsningssporskifte alle fire Sporskifter paa en Gang, vises kun eet Signal, gældende for begge Ender af Krydsningssporskiftet,
ved hele Krydsningssporskifter, hvis ene Gren fører ud i et Afløb, at Sporskiftet i den Gren, ved hvilken Signalet vises, kan befares ad den lige Skinnestreng.
ved Sporspærrer, at Sporet kan befares.
ved Indkørselssignaler, at Togvejen er indstillet gennem den lige (mindst krumme) Skinnestreng i alle modgaaende Sporskifter.

Til Nr. 16 m.

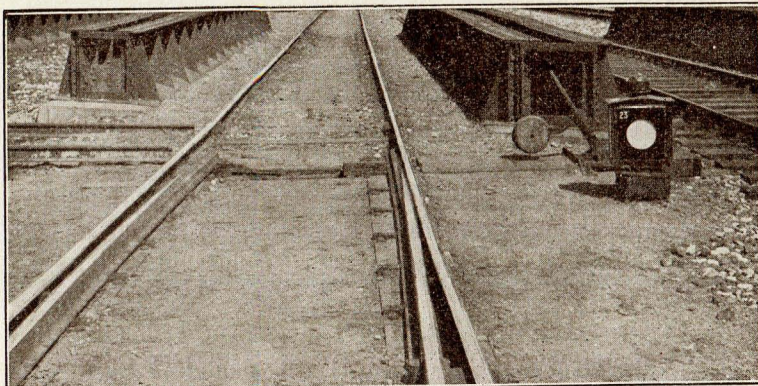
Signalet tilkendegiver:

ved Sporskifter, som ligger i lige Spor, at Sporskiftet kan befares ad den krumme Skinnestreng,
ved halve Krydsningssporskifter, at Sporskiftet kan befares ad den krumme Skinnestreng,
ved Sporskifter, som ligger i Kurve, at Sporskiftet kan befares ad den mest krumme Skinnestreng. — I Sporskifter, hvor Skinnestrengene kurver til modsatte Sider, kan Signalet dog anvendes for begge

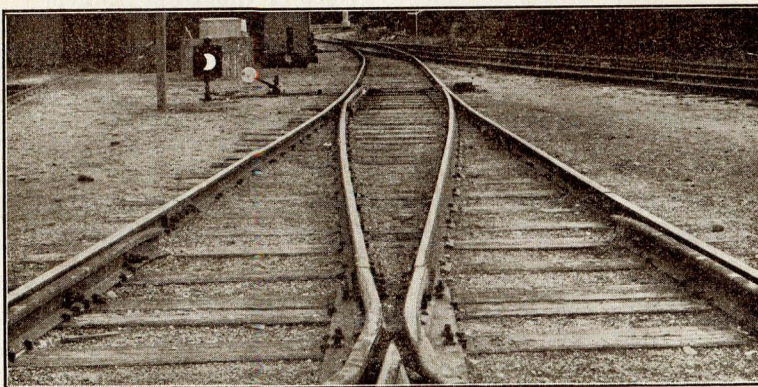
(Fortsættes næste Side.)

Nr. 17 m. »Medgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.

Ved Dag og i Mørke.



a. En rund hvid Flade.



b. En halvmaaneformet hvid Flade,
som viser Afvigelsens Retning.

(Fortsat fra foreg. Side.)

Stillinger af Sporskiftet og tilkendegiver da kun, til hvilken Side Afvigelsen sker. Dette finder altid Sted ved Sporskifter foran dobbeltsporede Færgelapper,

ved hele Krydsningssporskifter, hvis ene Gren fører ud i et Afløb, at Sporskiftet i den Gren, ved hvilken Signalet vises, kan befares ad den krumme Skinnestreng.

ved Indkørselssignaler, at Togevejen er indstillet gennem den krumme (mest krumme) Skinnestreng i et eller flere modgaaende Sporskifter. Pilen viser, til hvilken Side den første Afvigelse sker.

Til Nr. 17 m.

Signal Nr. 17 m. a tilkendegiver:

ved Sporskifter, som ligger i lige Spor, at Sporskiftet kan befares ad den krumme Skinnestreng,

ved halve Krydsningssporskifter, at Sporskiftet kan befares ad den krumme Skinnestreng,

ved Sporskifter, som ligger i Kurve, at Sporskiftet kan befares ad den mest krumme Skinnestreng,

ved hele Krydsningssporskifter, i hvilke Sporskifterne i den samme Ende enten staar til begge de lige Spor eller til begge de afvigende Spor, at Sporskifterne kan befares ad begge de krumme Skinnestreng.

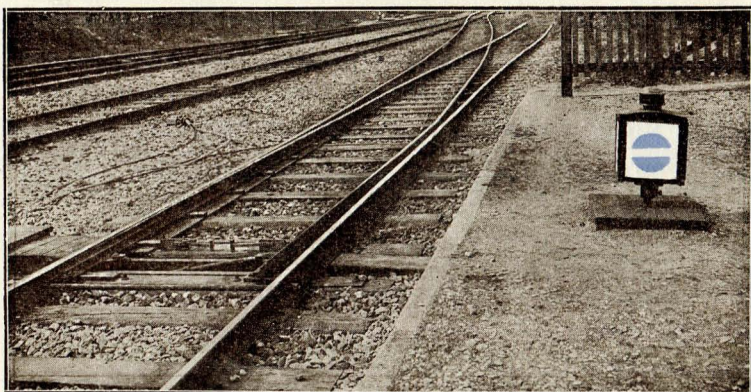
— Indstilles i et saadant Krydsningssporskifte alle fire Sporskifter paa en Gang, vises kun eet Signal — Signal Nr. 20 m. — gældende for begge Ender af Krydsningssporskiftet, og Signal Nr. 17 m. a vises da ikke,

ved hele Krydsningssporskifter, hvis ene Gren fører ud i et Afløb, at Sporskiftet i den Gren, ved hvilken Signalet vises, kan befares ad den krumme Skinnestreng.

(Fortsættes næste Side.)

Nr. 18 m. »Togvejen spærret« (Modgaaende Sporskifte stillet til Afløb eller Sandspor).

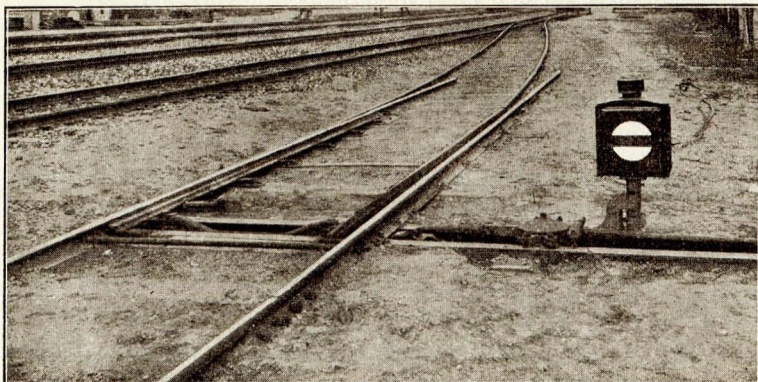
Ved Dag og i Mørke.



En rund blaaviolet Flade med vandret Tværstreg.

Nr. 19 m. »Sporet spærret«.

Ved Dag og i Mørke.



En rund hvid Flade med vandret sort Tværstreg.

(Fortsat fra foreg. Side.)

Signal Nr. 17 m. b anvendes kun ved Sporskifter, hvor Skinnestregene kurver til modsatte Sider, og hvor Signal Nr. 16 m. (»Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«) benyttes for begge Sporskiftets Retninger.

Til Nr. 18 m.

Signal Nr. 18 m. (»Togvejen spærret«) tilkender, at Kørsel gennem Sporskiftet ikke maa finde Sted. Signalet vises til højre for Sporskiftet, ved Krydsningssporskifter dog ved den Gren, hvori Sporskiftet ligger.

Til Nr. 19 m.

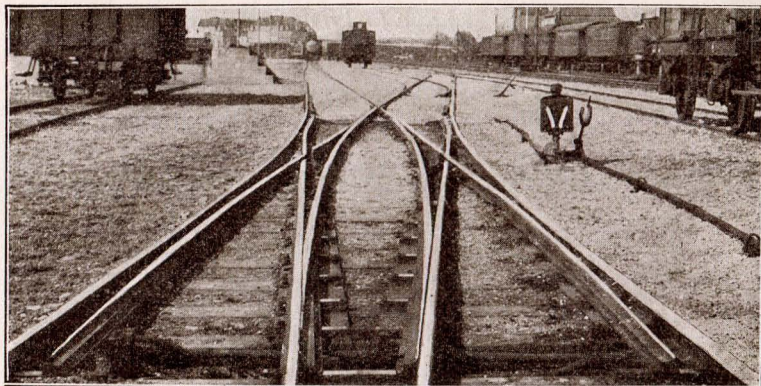
Signal Nr. 19 m. (»Sporet spærret«) tilkender, at Kørslen skal standses foran Signalet, da Viderekørsel er hindret af Afløbssporskifte stillet til Afløb, faste eller bevægelige Stoppebomme i Spærrestillingen el. lign.

Signalet anvendes ikke ved Afløbssporskifter i Togvejsspor.

Ved hele Krydsningssporskifter vises Signalet ved den Gren, hvori Sporskiftet ligger.

Nr. 20 m. »Krydsningssporskiftet stillet til de afvigende Spor«.

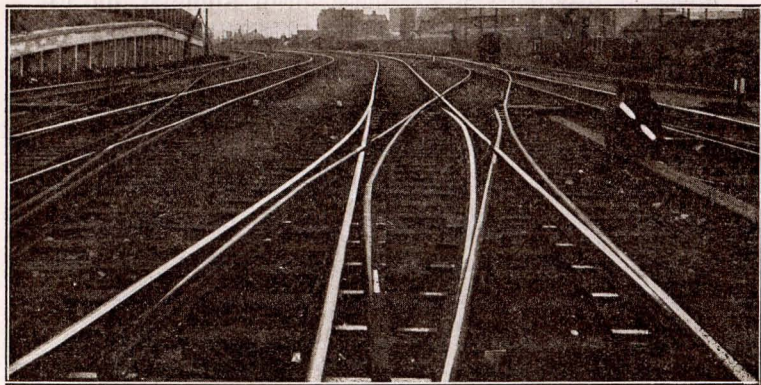
Ved Dag og i Mørke.



To hvide Pile hver til sin Side.

Nr. 21 m. Krydsningssporskiftet stillet til et lige Spor«.

Ved Dag og i Mørke.



En skraa hvid Stribe, der viser, til hvilket af de lige Spor Krydsningssporskiftet er stillet.

Til Nr. 20 m.

Signalet anvendes ved saadanne hele Krydsningssporskifter, i hvilke Sporskifterne i samme Ende enten staar til begge de lige Spor eller til begge de afvigende Spor, og tilkendegiver, at Sporskifterne kan befares ad begge de krumme Skinnestrengene. Indstilles i et saadant Krydsningssporskifte alle fire Sporskifter paa en Gang, vises kun eet Signal gældende for begge Ender af Krydsningssporskiftet.

Til Nr. 21 m.

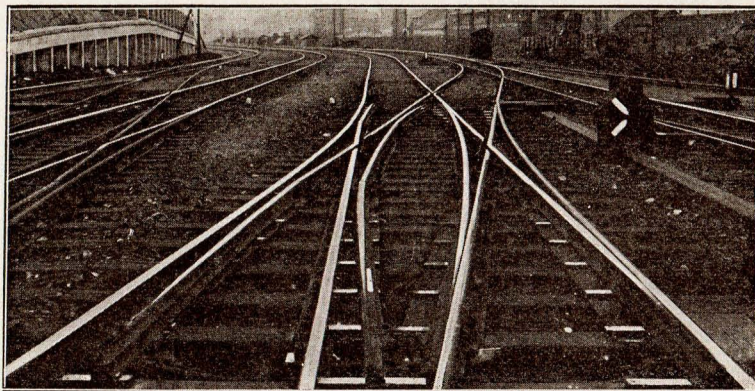
Signalet tilkendegiver:

naar *Striben ses skraat opad til venstre*, at Kørsel gennem Krydsningssporskiftet kan finde Sted i det *lige* Spor fra højre til venstre,
naar *Striben ses skraat opad til højre*, at Kørsel gennem Krydsningssporskiftet kan finde Sted i det *lige* Spor fra venstre til højre.

Signalet anvendes kun ved saadanne hele Krydsningssporskifter, ved hvilke et af Sporskifterne i Krydsningssporskiftet staar til lige Spor, naar det andet Sporskifte i samme Ende staar til krumt Spor.

Nr. 22 m. »Krydsningssporskiftet stillet til et afvigende Spor«.

Ved Dag og i Mørke.



En vinkelformet hvid Figur, der viser, til hvilket af de krumme Spor Krydsningssporskiftet er stillet.

Til Nr. 22 m.

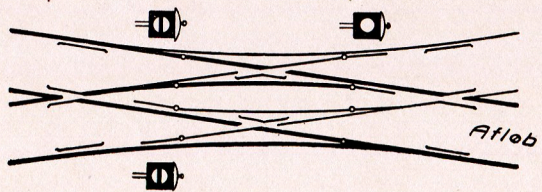
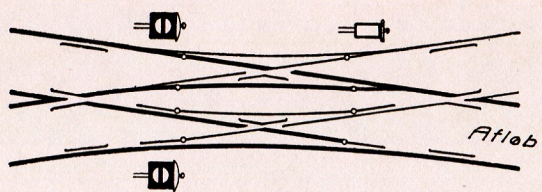
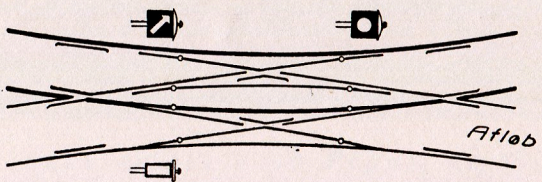
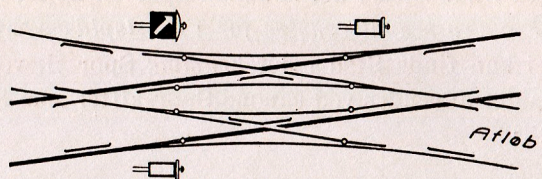
Signalet tilkendegiver:

naar *Figuren ses til højre for Vinkelspidsen*, at Kørsel kan finde Sted i det *krumme* Spor til højre, naar *Figuren ses til venstre for Vinkelspidsen*, at Kørsel kan finde Sted i det *krumme* Spor til venstre.

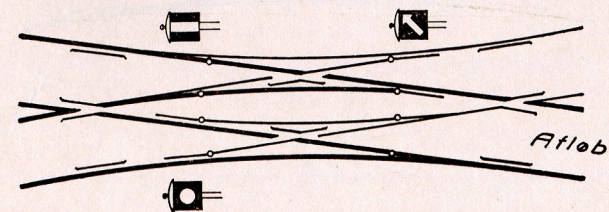
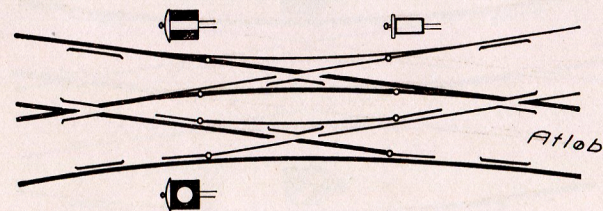
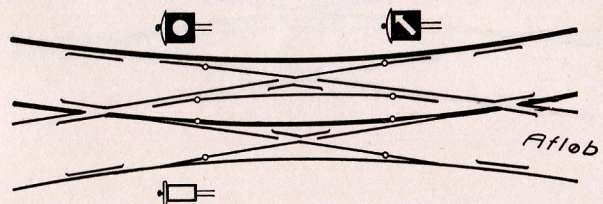
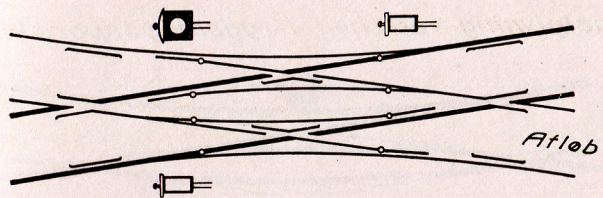
Signalet anvendes ved samme Sporskifter som Signal Nr. 21 m.

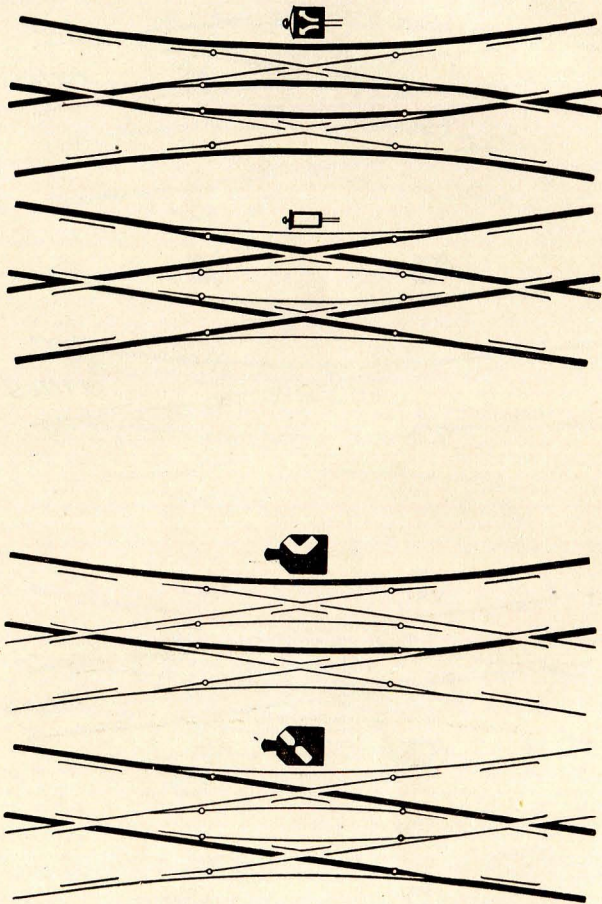
Signalgivning ved helt Krydsningssporakitte,
hvis ene Gren fører ud i et Afløb.

Set fra venstre



Set fra højre



Signalgivning ved helt Krydsningssporskifte.

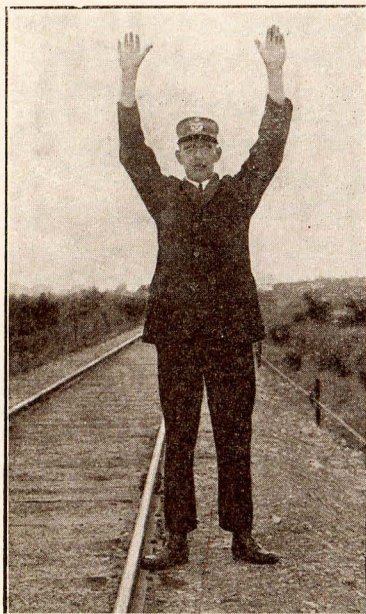
HAANDSIGNALER

A. Almindelige Haandsignaler.

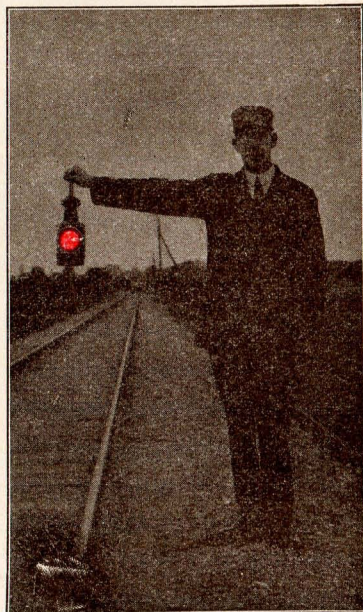
Nr. 23 m. »Stop«.

Ved Dag.

I Mørke.



Signalgiveren staar med Front imod det kommende Tog og løfter *begge Arme lodret i Vejret* eller viser *rødt Flag*.



Signalgiveren viser *rødt Lys* mod det kommende Tog.
Rødt Lys kan erstattes med andet Lys, der bevæges i Kreds.

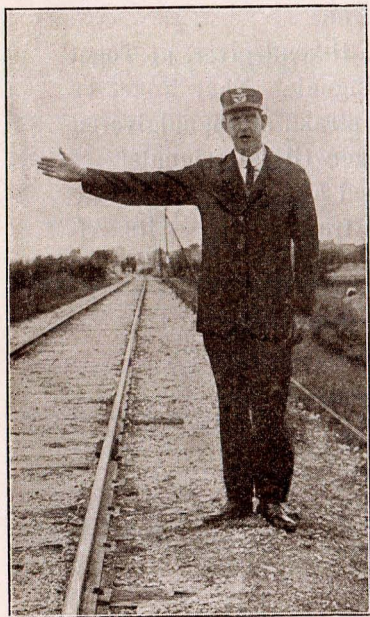
Til Nr. 23 m.

Signal Nr. 23 m. (*»Stop«*) tilkendegiver, at Toget skal standse, inden det naar Signalet. Naar Toget er standset, vil Lokomotivføreren straks af Signalgiveren blive underrettet om Anledningen til Faresignalet.

Naar Signalet er suppleret med *Knaldsignal*, er dette udlagt i indtil 200 m's Afstand fra Signalet — jfr. Af-snit *»Standning af Tog ved Haand- og Standsignaler og Dækning af Spor, som ikke maa befares«*.

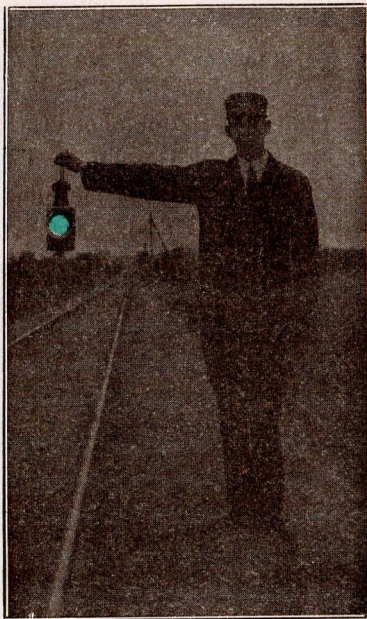
Nr. 24 m. »Kør«.

Ved Dag.



Signalgiveren staar med Front imod det kommende Tog og udstrækker *den ene Arm vandret imod Sporret.*

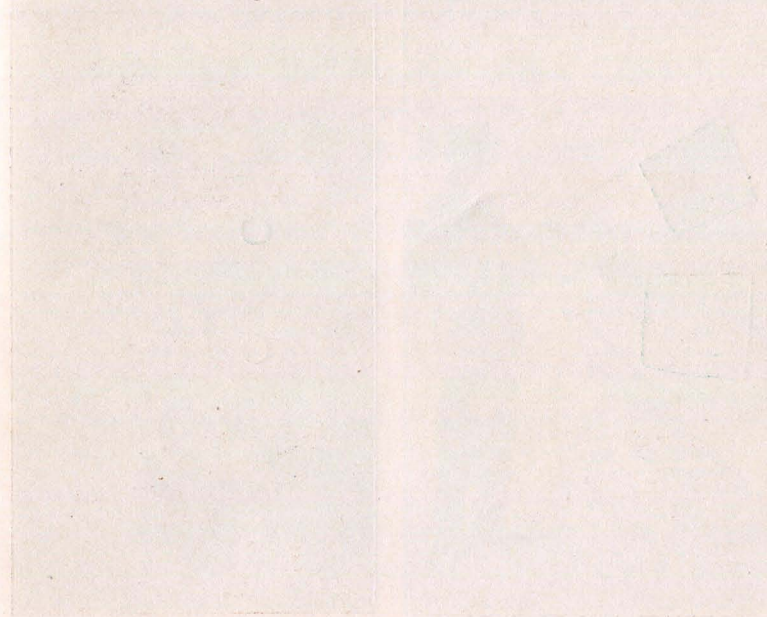
I Mørke.



Signalgiveren viser *grønt Lys* mod det kommende Tog.

Til Nr. 24 m.

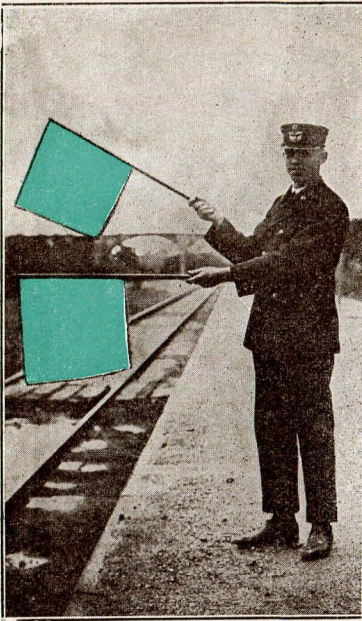
Signal Nr. 24 m. (»Kør«) tilkendegiver, at Strækningen foran Toget er fri.



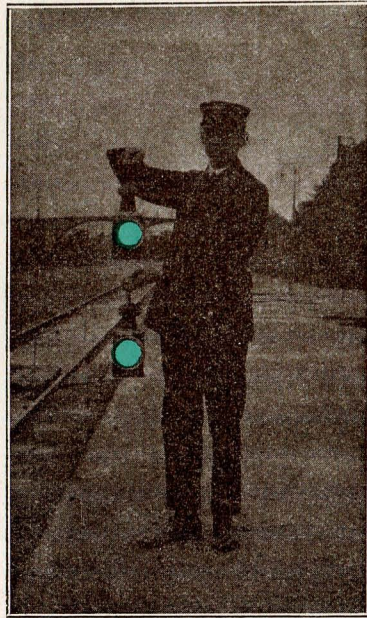
Nr. 25 m. »Kør igennem«.

Ved Dag.

I Mørke.



Signalgiveren staar med Front imod det kommende Tog og holder *to grønne Flag* mod Sporet lodret over hinanden.



Signalgiveren viser *to grønne Lys* lodret over hinanden i ca. $\frac{1}{2}$ m indbyrdes Afstand mod det kommende Tog.

Til Nr. 25 m.

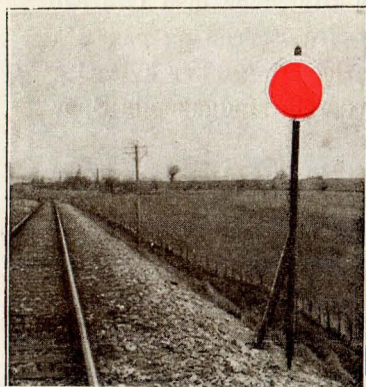
Signal Nr. 25 m. (*»Kør igennem«*) tilkendegiver, at Kørsel gennem Stationen maa finde Sted, uanset at der fra Indkørselssignalet kun er vist Signal Nr. 17 (*»Kør frem«*). Paa Stationer med Centralaflaasning skal Signalet vises fra Perron og paa Stationer, som ikke har Centralaflaasning, eller hvis Centralaflaasning er afløst, fra yderste modgaaende Sporskifte.

STANDSIGNALER

Naar *Lyssignaler* anvendes, sker det ved at anbringe Lys-signalet paa *Dagsignalet*, der saaledes ikke maa fjernes.

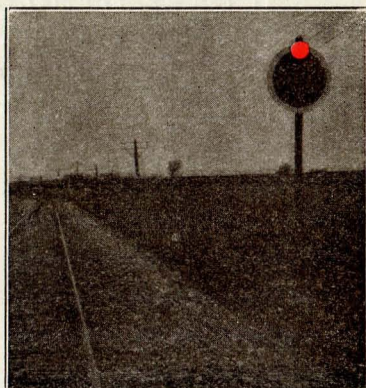
Nr. 36 m. »Stop«.

Ved Dag.



En rund rød Skive med hvid Kant.

I Mørke.



Stillestaaende rødt Lys.

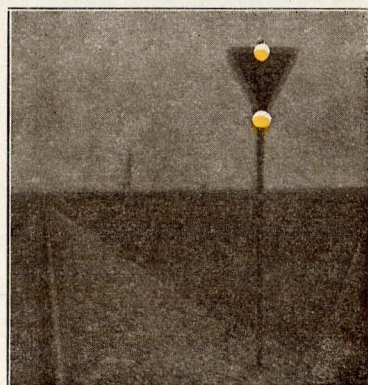
Nr. 37 m. »Forsigtig«.

Ved Dag.



En trekantet brandgul Skive med hvid Kant med eller uden Hastighedsangivelse.

I Mørke.



To stillestaaende brandgule Lys lodret over hinanden.

Til Nr. 36 m.

Signal Nr. 36 m. (»Stop«) tilkendegiver, at Sporet bag Signalet er ufarbart.

Paa fri Bane staar Signalet tæt op til Profilet til højre for Sporet set fra Toget. Foran Signalet skal altid være udlagt *Knaldsignal* i 200 m's Afstand og opstillet Signal Nr. 37 m. (Standsignal »Forsigtig«) i 400 m's Afstand.

Paa Stationer staar Signalet midt i Sporet og er ikke suppleret med *Knaldsignal* og Standsignal »Forsigtig«.

Til Nr. 37 m.

Signal Nr. 37 m. (»Forsigtig«) tilkendegiver, at Sporet bag Signalet ikke maa befares med den for Strækningen ellers tilladte Hastighed.

a. *Skiven er ikke forsynet med Hastighedsangivelse.*

Er Skiven anbragt paa *Indkørselssignalet*, tilkendegiver Signalet, at et eller flere af Stationens Togvejsspor ikke maa befares med den ellers tilladte Hastighed, og det efterfølges da af et Standsignal »Forsigtig« med Hastighedsangivelse foran det paagældende Sporstykke.

Er Skiven anbragt paa *Rangergrænsemærket*, tilkendegiver Signalet, at en Del af Strækningen indtil næste Station ikke maa befares med den ellers tilladte Hastighed, og det efterfølges da af et Standsignal »Forsigtig« med Hastighedsangivelse foran det paagældende Sporstykke.

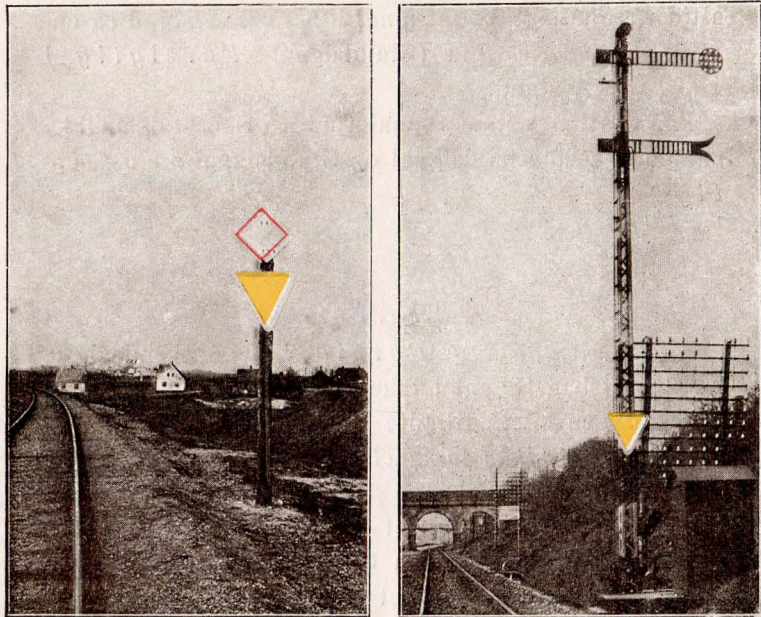
Er Skiven anbragt paa en *Stander* opstillet tæt op til Profilet til højre for Sporet, tilkendegiver Signalet, at det efterfølges af Signal Nr. 36 m. (Standsignal »Stop«).

(Fortsættes næste Side.)

Nr. 37 m. »Forsigtig«.

Anbragt paa Indkørselssignal eller Rangergrænsemærke.

Ved Dag og i Mørke.



Entrekantet brandgul Skive med hvid Kant med eller uden Hastighedsangivelse.

(Fortsat fra foreg. Side.)

b. Skiven er forsynet med Hastighedsangivelse.

Er Skiven anbragt paa Indkørselssignalet, tilkendegiver Signalet, at Hastigheden gennem hele Stationen er nedsat til den paa Skiven angivne.

Er Skiven anbragt paa Rangergrænsemærket, tilkendegiver Signalet, at Hastigheden paa hele Banestykket til næste Station er nedsat til den paa Skiven angivne.

Er Skiven anbragt paa en Stander opstillet tæt op til Profilet til højre for Sporet, tilkendegiver Signalet, at Hastigheden paa Sporstykket bag Signalet er nedsat til den paa Skiven angivne.

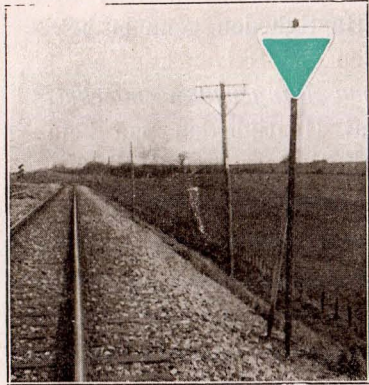
Signal Nr. 37 m. anbragt paa Indkørselssignal eller Rangergrænsemærke vises saavel ved Dag som i Mørke kun som Dagsignal.

Ved faste Hastighedsnedsættelser, d. v. s. Hastighedsnedsættelser, der strækker sig over mindst en Køreplansperiode, skal ogsaa det Standsignal, som bruges til Afmærkning af et Sporstykke med nedsat Kørehastighed, saavel ved Dag som i Mørke vises alene som Dagsignal.

I usigtbart Vejr er der paa fri Bane udlagt Knaldsignal 50 m foran Signalet; mod kommende Snepløvetog bliver Knaldsignalet dog ogsaa udlagt i sigtbart Vejr. Knaldsignaludlægningen bortfalder ved faste Hastighedsnedsættelser.

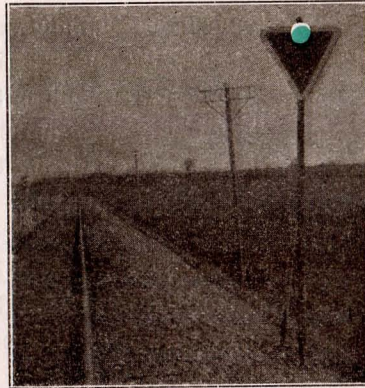
Nr. 38 m. »Kør«.

Ved Dag.



En trekantet grøn
Skive med hvid Kant.

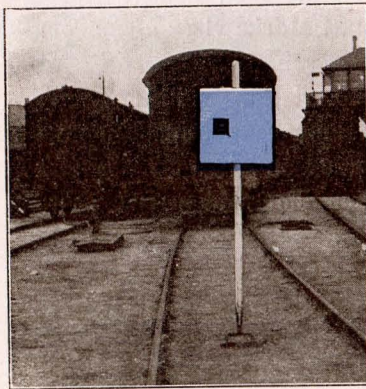
I Mørke.



Stillestaaende grønt
Lys

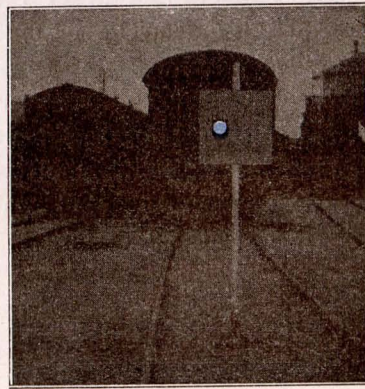
Nr. 39 m. »Forbirangering forbudt«.

Ved Dag.



En kvadratisk
blaa Skive.

I Mørke.



Stillestaaende blaat
Lys.

Til Nr. 38 m.

Signal Nr. 38 m. (»Kør«) tilkendegiver, at den forsigtige Kørsel kan ophøre. Signalet staar tæt op til Profilet ved Siden af Sporet.

Normal Kørehastighed kan genoptages, naar Lokomotivet passerer Signalet.

Paa Stationer tilkendegives Ophøret af den farlige Strækning ikke ved Standsignal. Normal Kørehastighed maa, saafremt Hastighedsnedsættelsen gælder en enkelt Togvej, genoptages, naar Toget i hele sin Længde har passeret yderste Sporskifte. Gælder Nedsættelsen Sporstykket udenfor det yderste Sporskifte, maa normal Kørehastighed genoptages, naar Toget i hele sin Længde har passeret dette Sporstykke. Gælder Nedsættelsen alle Togvejssporene, maa normal Kørehastighed ikke genoptages, inden Toget i hele sin Længde har passeret Stationsomraadet.

Ved faste Hastighedsnedsættelser, d. v. s. Hastighedsnedsættelser, der strækker sig over mindst en Køreplansperiode, anvendes saavel ved Dag som i Mørke kun Dagsignal.

Til Nr. 39 m.

Signal Nr. 39 m. (»Forbirangering forbudt«) tilkendegiver, at Sporet bag Signalet ikke maa befares.

Signalet anvendes kun paa Stationer og opstilles midt i Sporet.

KNALDSIGNAL

Nr. 40 m. »Signal eller anden Underretning følger«.

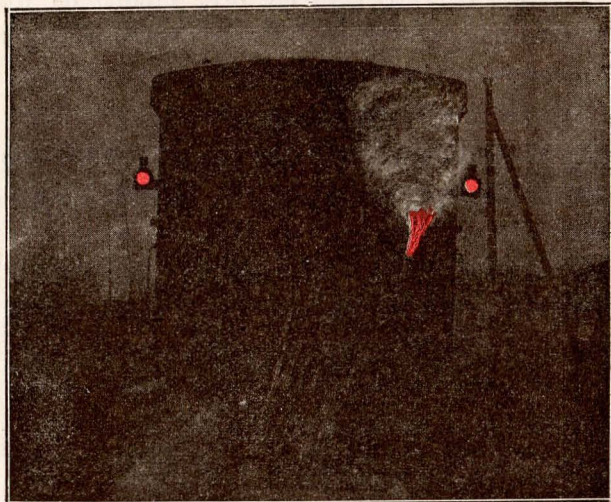
Eet eller flere høje Knald

(ved Knaldkapsler udlagt paa begge Skinnestrengene)

FAKKELSIGNAL

Nr. 41 m. »Stop«.

I Mørke.



Rødt lysende Fakkell.

Til Nr. 40 m.

Signal Nr. 40 m. (»Signal eller anden Underretning følger«) tilkendegiver, at der følger enten et Haandsignal »Stop«, et Standsignal »Stop« eller et Standsignal »Forsigtig«. Naar Signalet høres, skal Lokomotivføreren køre forsigtigt og holde skærpet Udkig.

Efterfølges Knaldsignalet ikke af et Haand- eller Standsignal, maa Toget, indtil det modtager Underretning om, at Hindringen for Genoptagelse af normal Kørehastighed er fjernet, ikke fremføres med større Hastighed, end at det med Sikkerhed kan standses foran en eventuel Hindring; Hastigheden maa da aldrig overstige 25 km/T.

Knaldsignalet tilvejebringes ved at udlægge tre Knaldkapsler i ca. 15 m's indbyrdes Afstand, skiftevis paa begge Skinnestrengene.

Til Nr. 41 m.

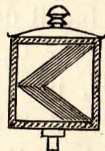
Signal Nr. 41 m. (»Stop«) tilkendegiver, at Banen er ufarbar, fordi et Tog, der ekstraordinært er standset paa fri Bane, holder stille eller kører tilbage. Signalfaklen er som Regel anbragt i Signalskiveholderen bag paa Togets sidste Køretøj.

SIGNALFORMER,
SOM EFTERHAANDEN BORTFALDER

Sporskifte- og Sporspærringssignaler.

Nr. 105. »Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.

Ved Dag og i Mørke.



En kvadratisk hvid Flade med pilformet Figur, der viser, til hvilken Side Afgangen sker.

Nr. 106. »Medgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.

Ved Dag og i Mørke.



En kvadratisk hvid Flade, hvorpaa Sporskiftets Nr. er angivet.

Nr. 107. »Sporet spærret«.

Ved Dag og i Mørke.



En rektangulær blaaviolet Flade.

Nr. 108. »Sporskiftet stillet til lige Spor«.

Ved Dag.



Signalskivens Kant.

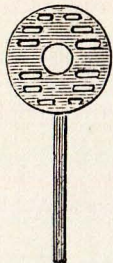
I Mørke.



Hvidt Lys.

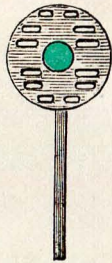
Nr. 109. »Sporskiftet stillet til afvigende Spor«.

Ved Dag.



Fuld Skive.

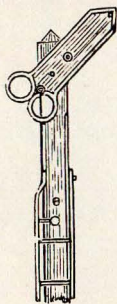
I Mørke.



Grønt Lys.

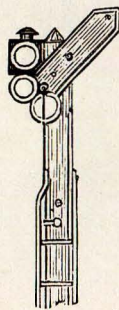
Nr. 110. »Sporskiftet stillet til lige Spor«.

Ved Dag.



Signalarmen skraat
opad.

I Mørke.



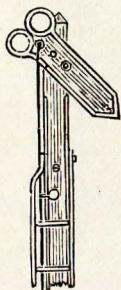
Hvidt Lys.

Til Nr. 110–112.

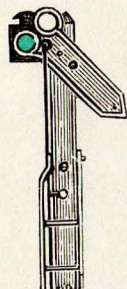
Signalerne har Gyldighed, hvad enten Armen viser sig til højre eller venstre. Ses den til højre, køres der imod Sporskiftets Spids, og vises da Signal Nr. 112 (»Sporskiftets Stilling er usikker«), maa Sporskiftet ikke passeres.

Nr. 111. »Sporskiftet stillet til afvigende Spor«.

Ved Dag.

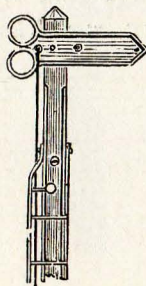
Signalarmen *skraat nedad.*

I Mørke.

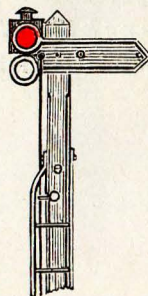
*Grønt Lys.*

Nr. 112. »Sporskiftets Stilling er usikker«.

Ved Dag.

Signalarmen *vandret.*

I Mørke.

*Rødt Lys.*

STANDSNING AF TOG VED HAAND- OG STANDSIGNALER

og

DÆKNING AF SPOR, SOM IKKE MAA BEFARES

A. Paa fri Bane.

Naar der er Fare ved at lade et Tog passere, skal Toget standses.

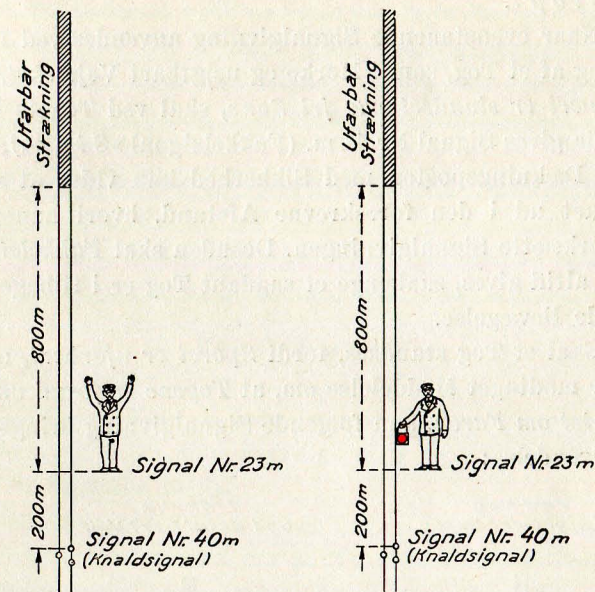
Saadan Fare foreligger:

- naar *Alarmsignal* » *Fare* « er modtaget,
- naar *fjendtlige Togbevægelser* maa befrygtes — f. Eks., naar der er ringet for to Tog i modsat Retning paa samme Spor, eller naar der er ringet for Tog fra den modsatte Side af den, hvorfra Toget kommer, eller naar et Tog, der ikke er kendetegnet som Arbejds- eller Hjælpetog, følger efter et andet Tog paa samme Spor med saa kort Afstand, at det forreste af Togene ikke kan antages at have forladt Banestykket (d. v. s. er kørt ind paa næste Station eller er passeret næste Blokpost),
- naar *Fejl ved Toget* gør dets Viderekørsel uforsvarlig,
- naar *Sporet er ufarbart* — f. Eks. ved Dæmningsskred, Nedbrud af Tog, belemrede Vejoverkørsler o. lign.

I Almindelighed anvendes følgende Signalgivning:

Ved Dæg
i sigtbart Vejr

I Mørke
og i usigtbart Vejr



Signal Nr. 23 m. (Haandsignal » *Stop* «) vises mod Toget. Signalet skal, hvor det er gørligt, suppleres med *Knaldsignal* 200 m foran Haandsignalet. Naar et særligt Farested findes, skal Signalet vises 800 m foran dette.

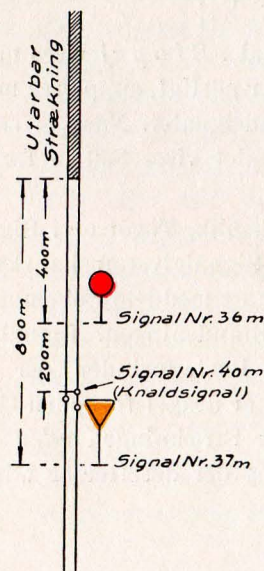
Signalet skal vises fra det Øjeblik, Toget er i Sigte, indtil det er standset, hvorefter Signalgiveren skal skynde sig hen til Togets Lokomotiv og meddele Lokomotiv- og Togføreren Aarsagen til Standsningen. Signalgiveren maa ikke fjernes fra sin Post, forinden der er modtaget Meddelelse om, at der er draget fornøden Om-sorg for, at intet Tog passerer Strækningen *uden at være underrettet* om Faren, og der derefter er udsat Standsignaler — jfr. nedenfor.

Foretages Standsningen i Nærheden af et for Toget gældende Hovedsignal, skal Signalposten underrettes, saafremt dette er muligt, og Signalet holdes paa »*Stop*«.

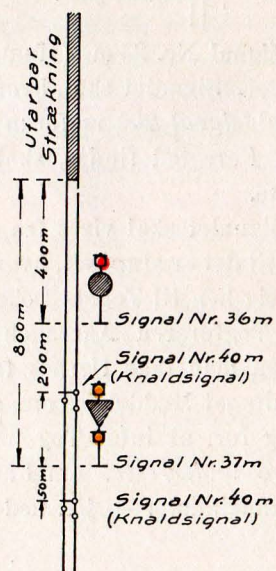
Naar ovenstaaende Signalgivning anvendes ved Dækning af et Tog, som i Mørke og usigtbart Vejr *ekstraordinært er standset paa fri Bane*, skal ved Togets Bagende gives Signal Nr. 41 m. (Fakkelsignal »*Stop*«), indtil Dækningsposten med Sikkerhed kan vides at være naaet ud i den foreskrevne Afstand, hvori han skal iværksætte Signalgivningen. Desuden skal *Fakkelsignalet* altid gives, saalænge et saadant Tog er i tilbagegaaende Bevægelse.

Skal et Tog standses, fordi *Sporet er ufarbart*, og er der modtaget Meddelelse om, at *Togene er forud underrettet om Faren*, kan følgende Signalgivning bringes til Anvendelse:

Ved Dag
i sigtbart Vejr



I Mørke
og i usigtbart Vejr



Signal Nr. 36 m. (Standsignal »*Stop*«) opstilles paa Banens højre Side 400 m foran Farestedet og suppleres med Knaldsignal 200 m foran Standsignalet. Signal Nr. 37 m. (Standsignal »*Forsigtig*«) opstilles paa Banens højre Side 800 m foran Farestedet og suppleres i usigtbart Vejr med Knaldsignal 50 m foran Standsignalet. Mod kommende Sneplovtog skal Knaldsignal og saa udlægges i sigtbart Vejr. Standsignal »*Stop*« skal i Togtid holdes *bevogtet* i mindst 24 Timer, efter at det er opstillet.

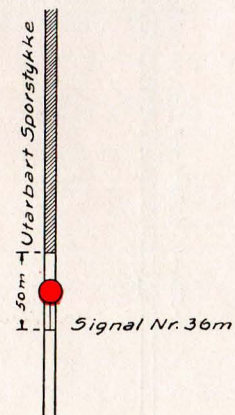
En ufarbar Strækning skal ogsaa udenfor Togtid være dækket paa en af de ovenfor beskrevne Maader.

B. Paa Stationer.

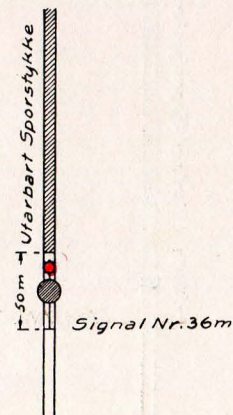
Naar et Sporstykke er i en saadan Tilstand, at det er *forbundet med Fare at lade Tog- og Rangerbevægelser foregaa* over dette, skal Signalgivning og Afmærkning ske efter følgende Regler:

1. Er Sporstykket *ikke* ved Spigring, Boltning og Aflaasning afspærret fra al Toggang, skal Indkørselssignalet holdes paa »*Stop*«, og Toget r a n g e r e s ind. Farestedet afmærkes saaledes:

Ved Dag
i sigtbart Vejr



I Mørke
og i usigtbart Vejr



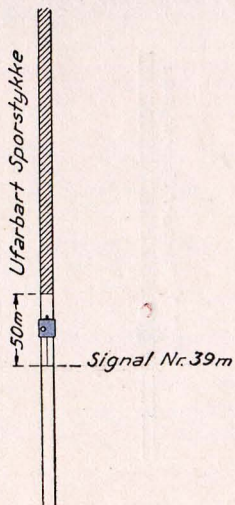
Signal Nr. 36 m. (Standsignal »*Stop*«) opstilles til den eller de Sider, hvorfra Tog kan komme, 50 m fra Farestedet, hvilken Afstand dog kan afkortes, hvor Forholdene gør det nødvendigt.

Findes Farestedet mellem Indkørselssignalet og Indgangssporskiftet, skal denne Afmærkning dog kun anvendes ind imod Stationen, medens Farestedet mod den fri Bane foruden ved Indkørselssignalet dækkes ved Signalgivning og Afmærkning, som foreskrevet paa fri Bane.

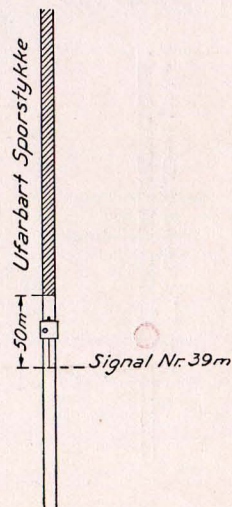
Er Sporstykket ufarbart, fordi der paa dette henstaar Vogne, der er løftede, eller under hvilke der arbejdes af Vognopsynet, skal samme Afmærkning bringes til Anvendelse, saafremt de paa-gældende Vogne ikke er indlemmede i Tog.

2. Er Sporstykket ved Spigring, Boltning og Aflaasning afspærret fra al Toggang, men ikke fra Rangerbevægelser, kan Signalgivning fra Indkørselssignalet ske paa sædvanlig Maade, og Farestedet afmærkes da saaledes:

Ved Dag
i sigtbart Vejr



I Mørke
og i usigtbart Vejr



Signal Nr. 39 m. (»*Forbirangering forbudt*«) opstilles til den eller de Sider, hvorfra Rangerbevægelsen kan ske, 50 m fra Farestedet, hvilken Afstand dog kan afkortes, hvor Forholdene gør det nødvendigt.

Haves saadant Standsignal ikke til Raadighed, kan Signal Nr. 36 m. (Standsignal »*Stop*«) anvendes, men skal da snarest udveksles med Signal Nr. 39 m. (»*Forbirangering forbudt*«).

Samme Afmærkning anvendes som Dækning mod Rangerbevægelser, naar et Spor midlertidigt er spærret, f. Eks. af Akkumulatorvogne under Opladning, Vogne, som forvarmes fra faste Opstandere eller fra Kedelvogne paa et andet Spor, Kedelvogne, som forvarmer Vogne paa et andet Spor, Ladningskabler og Forbindelsesledninger, der krydser over Sporet. Ligger et Kabel eller en Ledning over flere Spor, skal der bruges et Standsignal for hver af disse.

3. Er Sporstykket ved Spigring, Boltning og Aflaasning afspærret fra saavel Toggang som Rangering, sker Signalgivning fra Indkørselssignalet paa sædvanlig Maade, og der finder ingen Afmærkning Sted.

DÆKNING AF SPOR, DER KUN MAA BEFARES MED NEDSAT KØRE- HASTIGHED

A. Paa fri Bane.

Gælder Hastighedsnedsættelsen *et helt Banestykke*, kommer følgende Regler til Anvendelse:

1. Saafremt Stationen foran det paagældende Banestykke *ikke* har modtaget Meddelelse om, at Togene er *forud underrettet* om den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden, *skal Toget standses* paa Stationen, og der skal gives Lokomotivføreren og Togføreren fornøden Underretning.
2. Saafremt Stationen har modtaget Meddelelse om, at Togene er *forud underrettet* om den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden, skal Stationen drage Omsorg for, at Signal Nr. 37 m. (Standsignal »*Forsigtig*«) anbringes paa Rangergrænsemærket, og at den tilladte Kørehastighed i km/T angives ved Tal paa Signalkiven. Signalet skal saavel ved Dag som i Mørke kun vises som Dagsignal.

Gælder Hastighedsnedsættelsen *ikke et helt Banestykke*, kommer følgende Regler til Anvendelse:

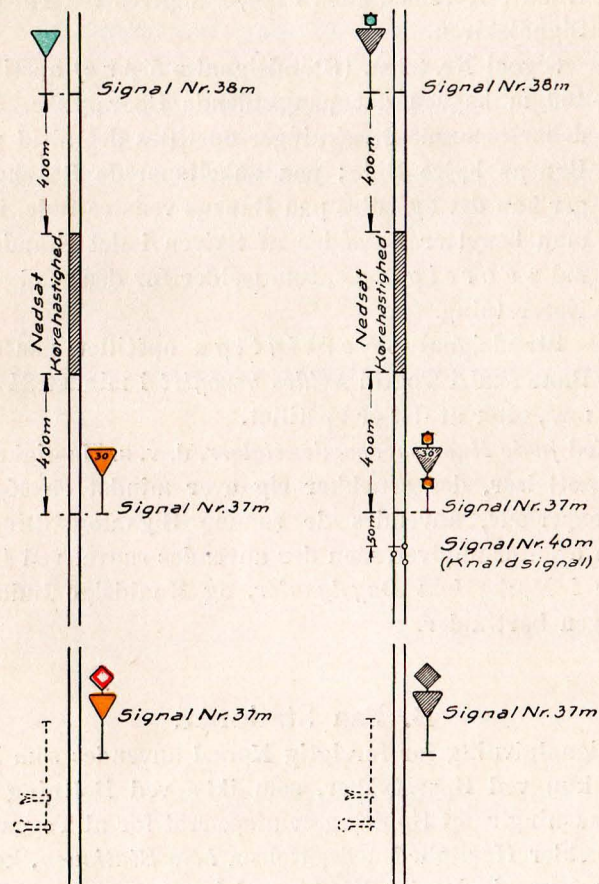
1. Saafremt Signalgiveren *ikke* har modtaget Meddelelse om, at Togene er *forud underrettet* om den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden, *skal Toget standses* i Overensstemmelse med Reglerne i Afsnit »*Standning af Tog ved Haand- og Stand-signaler og Dækning af Spor, som ikke maa befares*«, hvorefter Signalgiveren skal skynde sig hen

til Togets Lokomotiv og give Lokomotiv- og Togfører fornøden Underretning.

2. Saafremt Signalgiveren derimod har modtaget Meddelelse om, at Togene *forud er underrettet* om den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden, anvendes *saavel i Togtid som udenfor Togtid* følgende Signalgivning:

Ved Dag
i sigtbart Vejr

I Mørke
og i usigtbart Vejr



Signal Nr. 37 m. (Standsignal »*Forsigtig*«) uden Hastighedsangivelse anbringes paa Rangergrænsemærket foran det paagældende Banestykke. Signalet skal saavel ved Dag som i Mørke kun vises som Dagsignal.

Signal Nr. 37 m. (Standsignal »*Forsigtig*«) opstilles paa Banens højre Side 400 m foran det paagældende Sporstykke, og i usigtbart Vejr udlægges Knaldkapsler 50 m foran Standsignalet. Den tilladte Kørehastighed i km/T angives ved Tal paa Signalskiven.

Signal Nr. 38 m. (Standsignal »*Kør*«) opstilles 400 m bagved det paagældende Sporstykke. Paa dobbeltsporede Strækninger opstilles det altid paa Banens højre Side; paa enkeltsporede Strækninger kan det opstilles paa Banens venstre Side, idet man benytter Bagsiden af Skiven i det Standsignal »*Forsigtig*«, som gælder for den modsatte Køreretning.

Standsignal »*Forsigtig*« opstillet paa fri Bane skal i Togtid holdes *bevogtet* i mindst 24 Timer, efter at det er opstillet.

Ved *faste Hastighedsnedsættelser*, d. v. s. Hastighedsnedsættelser, der strækker sig over mindst en Køreplansperiode, anvendes de samme Signalopstillinger som ovenfor angivet, men der anvendes saavel ved Dag som i Mørke *kun Dagsignaler*, og Knaldsignaludlægningen bortfalder.

B. Paa Stationer.

Signalgivning for forsigtig Kørsel anvendes som Regel kun ved Sporstykker, som ikke ved Boltning og Aflaasning samt Spigring er afspærret for al Toggang.

Gælder Hastighedsnedsættelsen *hele Stationen*, kommer følgende Regler til Anvendelse:

Stationen skal drage Omsorg for, at Signal Nr. 37 m. (Standsignal »*Forsigtig*«) anbringes paa Indkørselssignalmasten, og at den tilladte Kørehastighed i km/T angives ved Tal paa Signalskiven. Signalet skal saavel ved Dag som i Mørke kun vises som Dagsignal. Der foretages ingen yderligere Afmærkning eller Signalgivning.

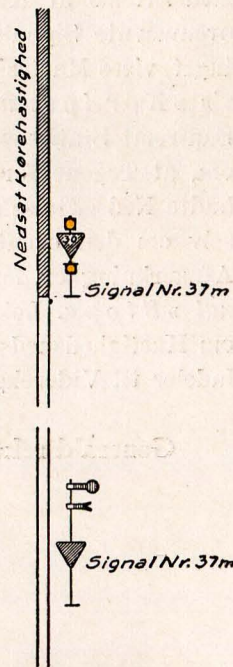
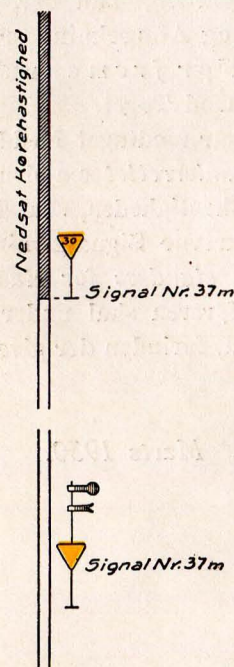
Gælder Hastighedsnedsættelsen *ikke hele Stationen*, men kun for visse Togveje eller for Dele af disse, kommer følgende Regler til Anvendelse:

Stationen skal drage Omsorg for, at Signal Nr. 37 m. (Standsignal »*Forsigtig*«) uden Hastighedsangivelse anbringes paa Indkørselssignalmasten. Signalet skal saavel ved Dag som i Mørke kun vises som Dagsignal.

De paagældende Sporstykker afmærkes paa følgende Maade:

Ved Dag
sigtbart Vejr

I Mørke
og i usigtbart Vejr



Signal Nr. 37 m. (Standsignal »*Forsigtig*«) opstilles paa Sporets højre Side ved Begyndelsen af Sporstykket. Den tilladte Kørehastighed i km/T angives ved Tal paa Signalskiven.

De ovenfor angivne Regler for Sporets Afmærkning og Dækning kan ogsaa bringes til Anvendelse udenfor egentlige Togveje, f. Eks. paa Havnespor, lange Ranger-spør o. lign., hvor det skønnes nødvendigt at begrænse Kørehastigheden.

Ved *faste Hastighedsnedsættelser*, d. v. s. Hastighedsnedsættelser, der strækker sig over mindst en Køreplansperiode, anvendes de samme Signalopstillinger som ovenfor angivet, men der anvendes saavel ved Dag som i Mørke *kun Dagsignaler*.

Med Hensyn til Signalgivningen fra Indkørselssignalet paa en Station, hvor Hastigheden er nedsat, gælder følgende Regler:

1. Saafremt Stationen har modtaget Meddelelse om, at *Togene er forud underrettet* om den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden, kan der, naar ovennævnte Signalisering og Afmærkning er foretaget, vises Mastesignal »*Kør frem*«, henholdsvis »*Kør igennem*«, mod Toget.
2. Saafremt Stationen *ikke* har modtaget Meddelelse om, at *Togene forud er underrettet* om den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden, skal Toget, selv om den ovenfor beskrevne Signalgivning og Afmærkning er foretaget, *standses for Mastesignal »Stop*«. Lokomotivføreren skal underrettes om Hastighedsnedsættelsen, forinden der gives Tilladelse til Viderekørsel.

Generaldirektoratet. Marts 1930.