

DE DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIGNALREGLEMENT

AF 1935

GYLDIGT FRA 15. MAJ 1935

KØBENHAVN
1935

SIGNALREGLEMENT AF 1935

DE DANSKE STATS BANER
GENERALDIREKTORATET

SIGNALREGLEMENT

AF 1935

GYLDIGT FRA 15. MAJ 1935

KØBENHAVN
1935

INDHOLDSFORTEGNELSE

Grundbestemmelser	5
Signalerne og deres Betydning	
I. MASTESIGNALER	8
A. Hovedsignaler	8
B. Fremskudte Signaler	20
C. Togvejssignaler	24
D. Mastesignaler for Rangering	30
E. Mastesignaler paa Billetsalgssteder	38
F. Ugyldighedskryds	40
G. Baggrundsskærme for Daglyssignaler	42
II. DVÆRGSIGNALER	44
III. SPORSKIFTE- OG SPORSPÆRRINGSSIGNALER	48
IV. HAANDSIGNALER	62
A. Almindelige Haandsignaler	62
B. Rangersignaler	68
C. Haandsignal for Sporskiftning	78
D. Haandsignaler ved Luftbremseprøver	80
E. Haandsignaler fra Toget	82
V. STANDSIGNALER	84
VI. KNALDSIGNAL	94
VII. FAKKELSIGNAL	94
VIII. AFGANGSSIGNALER	96
A. Togafgangssignaler	96
B. Færgeafgangssignal	100
IX. ELEKTRISKE UNDERRETNINGSSIGNALER ...	102
X LYDSIGNALER FRA LOKOMOTIVET	108
A. Fløjtesignaler	108
B. Klokkesignal	114
XI. KENDINGSSIGNALER	116
A. Kendingssignaler paa Tog og disses Lokomotiver	116
B. Kendingssignaler paa Lokomotiver, der benyttes til Rangering uden tilsluttende Togfremførelse	120
C. Kendingssignal paa Draisiner, Troljer o. l.	122

XII. SLUTSIGNALER PAA TOG	124
XIII. UNDERRETNINGSSIGNALER PAA TOG LO- KOMOTIVER OG VOGNE	128
XIV. FASTE MÆRKER	136
XV. SIGNALFORMER, SOM EFTERHAANDEN BORTFALDER	148
A. Hovedsignaler	148
B. Togvejssignaler	150
C. Sporskifte- og Sporspærringssignaler	152

Signaliseringsforskrifter

XVI. SIGNALGIVNING FOR IND-, UD-, GENNEM- OG FORBIKØRENDE TOG	161
A. Indkørsel	161
B. Udkørsel	163
C. Gennemkørsel	165
D. Signalgivning paa Stationer uden Hovedsig- naler	167
E. Signalgivning ved Hovedsignaler paa fri Bane	167
F. Signalgivning paa Billetsalgssteder og Trin- brætter	168
XVII. UGYLDIGGØRELSE AF MASTESIGNALER	170
XVIII. STANDSNING AF TOG VED HAAND- OG STANDSIGNALER OG DÆKNING AF SPOR, SOM IKKE MAA BEFARES	171
A. Paa fri Bane	171
B. Paa Stationer	174
XIX. DÆKNING AF SPOR, DER KUN MAA BEFARES MED NEDSAT KØREHASTIGHED	177
A. Paa fri Bane	177
B. Paa Stationer	180
Bilag 1. Særlige Bestemmelser for Afgivelse af Mel- dingssignalerne	183
Bilag 2. Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres ...	185
Bilag 3. Strækninger og Stationer, for hvilke de frem- skudte Signaler er opstillet i 800 m Afstand fra Hovedsignalet	187

Grundbestemmelser.

1. Signalerne tjener til at give Ordre og Meddelelser, som er nødvendige for at *sikre Kørslen*. Signalerne skal altid gives og adlydes nøjagtigt paa foreskreven Maade.
2. Signalfarverne anvendes saaledes, at
Rødt betyder Stop, og
Grønt betyder Kør.
Signalfarverne *Hvidt, Brøndgult og Blaaviolet* har derimod ingen fast Grundbetydning. Naar et Maste-signal viser hvidt Lys fremefter, er Mastesignalet i Uorden — jfr. Punkt 6.
3. Natsignalerne skal benyttes i Tiden fra Solnedgang til Solopgang. I den øvrige Tid af Døgnet skal Natsignalerne benyttes i usigtbart Vejr, saasom Taage eller Snevejr, naar de skønnes at være tydeligere end de tilsvarende Dagsignaler.
4. Gives et Signal samtidig som Dagsignal og Natsignal, skal disse Signaler stemme overens. Er dette ikke Tilfældet, skal det Signal efterkommes, som paabyder størst Forsigtighed.
5. *Et Stopsignal skal altid ubetinget og ufortøvet adlydes* af enhver, som ikke med Sikkerhed ved, at Signalet er ham uvedkommende. Et Signal, som paabyder eller tillader Kørsel, maa derimod aldrig adlydes af den, der er i Tvivl om, hvorvidt det gælder ham.

Fremtræder et Signal utydeligt, saaledes at det kan opfattes paa mere end een Maade, skal den Betydning af Signalet efterkommes, som paabyder størst Forsigtighed.

6. Mangler et Signal paa et Sted, hvor Signalgivning kan ventes, skal der handles, som om der var givet Signal »Stop«, dog kun under Forudsætning af, at det manglende Signal var nødvendigt for at tillade Togets videre Kørsel.

Reglementets Bestemmelser for Lokomotiver og disses Førere vil, hvor intet særligt er anført, ogsaa gælde *Motorlokomotiver, Motorvogne og disses Førere.*

Signalerne og deres Betydning.

I. MASTESIGNALER.

A. Hovedsignaler.

Et Hovedsignal er en Signalmast med en paa Masten anbragt Arm (*Hovedarmen*), der ender i en rund Skive.

Hovedarmen kan paa Signaler foran Stationer og lignende Sporomraader være suppleret med en under denne anbragt Arm (*Gennemkørselsarmen*), der ender svalehaleformet.

Armsignalerne suppleres altid i Mørke med *Lyssignaler* og kan efter særlige Bestemmelser helt erstattes med Lyssignaler. Lyssignalernes Baggrundsskærme har den paa Side 42—43 viste Form.

Et Armsignal fra en Mast har kun Betydning for et mod Signalet kørende Tog, saafremt Armen set fra Toget viser sig *til højre* for Masten.

Til I.

Naar Mastesignaler er opstillet saaledes, at de danner et *Signalbillede*, d. v. s. at de kun kan kendes fra hverandre ved deres indbyrdes Plads, skal i den Tid, *Nat-signaler* benyttes, alle til Signalbilledet hørende Nat-signaler vises samtidig.

Naar et Mastesignal viser hvidt Lys fremefter, er Mastesignalet i Uorden.

Paa Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres — se Bilag 2 —, skal i den Tid, *Nat-signalerne* benyttes, disse vises indtil Toggangens Ophør og om Morgenen 15 Minutter før første Tog kan ventes.

Paa Strækninger, hvor Særtog signaliseres, behøver *Nat-signaler* kun at vises fra 15 Minutter, førend et kommende Tog vil kunne ventes, til mindst 10 Minutter efter Togets Forbikørsel.

Til A.

1. Hovedsignaler anvendes som:

Indkørselssignaler,

Udkørselssignaler,

Liniebloksignaler,

Andre Dækningssignaler f. Eks. for Side-spor, Sporskæringer, bevægelige Broer og lignende Farepunkter.

2. Et Hovedsignal staar i Reglen til højre for det Spor, det gælder for, eller over dette. Kun paa fri Bane kan Hovedsignalerne for modsatte Køreretninger være anbragt paa hver sin Side af samme Mast, dog ikke naar den ene eller begge Hovedarme er suppleret med Gennemkørselsarm.

Et Indkørselssignal maa ikke benyttes til Signalgivning mod Tog, der kører paa venstre Spor paa dobbeltsporet Bane, men Indrangering fra Hovedsignalets Plads skal altid finde Sted.

(Fortsættes Side 11.)

(Fortsat fra Side 9.)

3. Hovedsignalets Normalstilling er »St o p«.*)
4. Hvor Hovedsignalernes Lys vises bagud, sker dette ved brandgult Lys for Stopstillingen og ved hvidt Stjernelys for Kørstillingen.
Udkørselssignaler viser i Almindelighed ikke Lys bagud.
5. Er en Lokomotivfører underrettet om, at et Hovedsignal er utjenstdygtigt paa en saadan Maade, at der kun kan vises Signal Nr. 2 (»K ø r«) eller Signal Nr. 3 (»K ø r i g e n n e m«), maa han kun køre forbi Signalet efter skriftlig Tilladelse eller ved Forbirangering — ved Indkørselssignaler anvendes dog altid Forbirangering.
6. Paa Stationer, hvortil fra samme Side to eller flere Banelinier fører, er der for hver saadan Linie opstillet en særskilt Indkørselssignalmast. Den Mast, der — set fra et mod Stationen kørende Tog — viser sig længst til højre, gælder for Linien længst til højre og saa fremdeles.
7. Hvor en Banelinie forgrener sig i to eller flere Linier, uden at der ved Forgreningen finder nogen planmæssig Standsning Sted, er der for hver gennem Forgreningspunktet førende Togvej opstillet en særskilt Signalmast. Den Mast, der — set fra et mod Forgreningspunktet kørende Tog — viser sig længst til højre, gælder for Linien længst til højre og saa fremdeles.

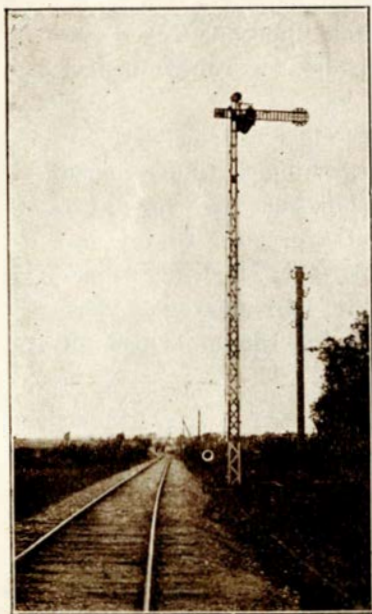
*) Paa Banestrækninger med automatisk Linjeblok kan Normalstillingen af Hovedsignalerne være »K ø r« henholdsvis »K ø r i g e n n e m«.

De Mastesignaler, som er anbragt ved Holdsteder, der paa visse Tider af Døgnet er ubetjent i Togtid, viser i de paa gældende Tidrum Signal Nr. 2 (»K ø r«) — hvor Gennemkørselsarm er anbragt Signal Nr. 3 (»K ø r i g e n n e m«).

(Fortsættes Side 13.)

Nr. 1. »Stop«.

Ved Dag.



Hovedarmen vandret.

I Mørke.



Hovedarmen: Rødt Lys.

(Fortsat fra Side 11.)

Samme Signalordning kan anvendes paa Stationer, der i det væsentlige har samme Karakter, som de ovennævnte Forgreningspunkter.

8. Paa Stationer, der har Udkørselssignaler, og hvorfra der i samme Retning udgaar to eller flere Banelinier (Forgreningsstationer), er der opstillet en særskilt Udkørselssignalmast for hver Banelinie. Den Mast, der — set fra Perronen — viser sig længst til højre, gælder for Linien længst til højre og saa fremdeles.

Kan der paa en saadan Station fra hvert enkelt Spor kun køres ud til een Banelinie, kan der i Stedet for være opstillet en Udkørselssignalmast for hvert Spor. Den Mast, der — set fra Perronen — viser sig længst til højre, gælder da for Sporet længst til højre og saa fremdeles.

9. Paa Stationer, hvor der for samme Køreretning findes flere Udkørselssignaler hvert gældende for sit Spor, kan der paa hver Mast være anbragt en Tavle med Angivelse af, hvilket Spor Signalet gælder for.

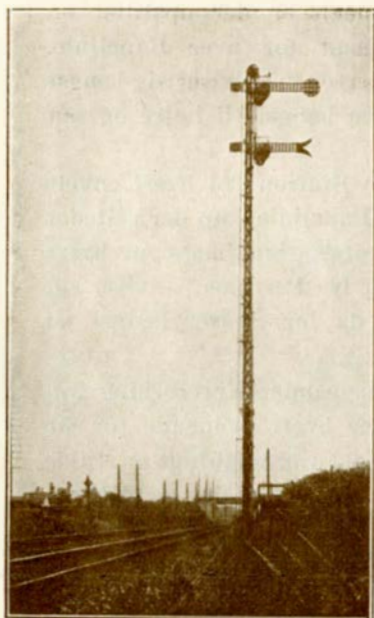
Til Nr. 1.

1. Signal Nr. 1 (»Stop«) tilkendegiver, at Toget skal standse foran Signalet.
2. Viderekørsel forbi Signal Nr. 1 (»Stop«) kan kun finde Sted, enten ved at Toget rangeres forbi Signalet, eller, for saa vidt angaar Signaler paa fri Bane, ved skriftlig Forbikørselstilladelse givet paa Fml. Nr. S. 101, eller, for saa vidt angaar Udkørselssignaler, ved skriftlig Udkørselstilladelse givet paa Fml. Nr. S. 102.
3. Naar et Tog bringes til Standsning foran et Indkørselssignal, skal Lokomotivføreren give Signal Nr. 60 (»Færdigt til Indkørsel«), og om fornødent gentage det, indtil Toget faar Tilladelse til Ind- eller Gennemkørsel.

Nr. 1. »Stop«.

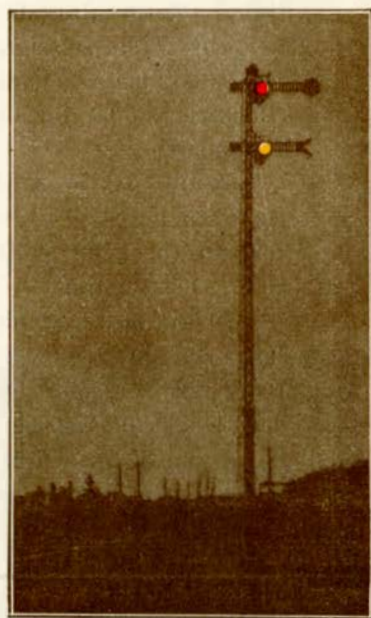
Hvor Hovedsignalet er suppleret med Gennemkørselsarm.

Ved Dag.



Begge Arme vandret.

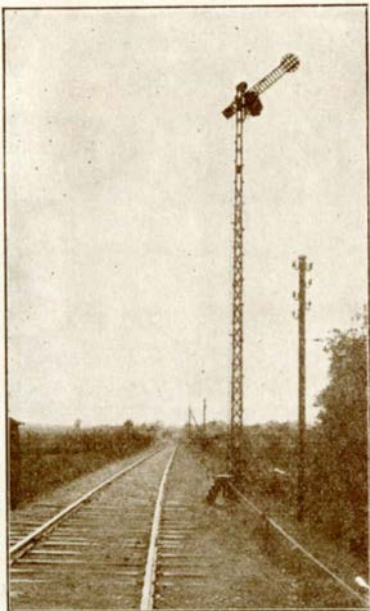
I Mørke.



*Hovedarmen: Rødt Lys.
Gennemkørselsarmen:
Brandgult Lys.*

Nr. 2. »Kør«.

Ved Dag.

Hovedarmen
skruet op ad.

I Mørke.

Hovedarmen:
Grønt Lys.

Om Retningsvisere paa Indkørselssignalmaster se de forklarende Bestemmelser til Signalerne Nr. 20 og 21.

Til Nr. 2.

a. Indkørselssignaler.

1. Foran Stationer giver Signal Nr. 2 (»Kør«) kun Tilladelse for det kommende Tog til at køre ind og standse paa Stationen.

2. Et Tog, der planmæssigt skal køre gennem Stationen, men møder Signal Nr. 2 (»Kør«) fra Indkørselmasten, maa ikke for dette Signal køre ind paa Stationen undtagen i følgende Tilfælde:

naar Lokomotivføreren har givet Signal Nr. 60 (»Færdig til Indkørsel«), efter at der har været vist Signal Nr. 1 (»Stop«) fra Indkørselssignalmasten, eller

naar Lokomotivføreren ved, at Signal Nr. 2 (»Kør«) kan ventes suppleret med Signal Nr. 30 (Haandsignal »Kør igennem«). Kan Lokomotivføreren se Signal Nr. 2 uden i rette Tid at kunne se Haandsignalet, skal Indkørslen ske med Forsigtighed. Bemærker Lokomotivføreren dernæst, at Haandsignalet mangler, skal Toget straks standses.

b. Udkørselssignaler.

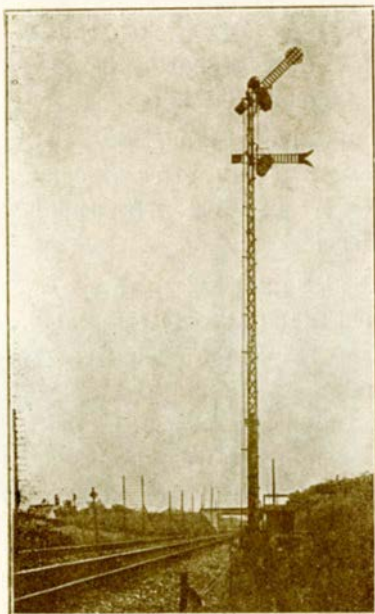
1. Paa Stationer, hvor Togvejssignaler for Udkørsel ikke findes, tilkendegiver Signal Nr. 2 (»Kør«), at Toget maa køre ud af Stationen. Et holdende Tog skal dog først have Afgangstilladelse.

Kan Udkørsels-signalet ikke ses fra et holdende Togs Lokomotiv, skal Toget enten have skriftlig Udkørselstilladelse paa T.m.l. Nr. S. 102 eller range-res ud.

Nr. 2. »Kør«.

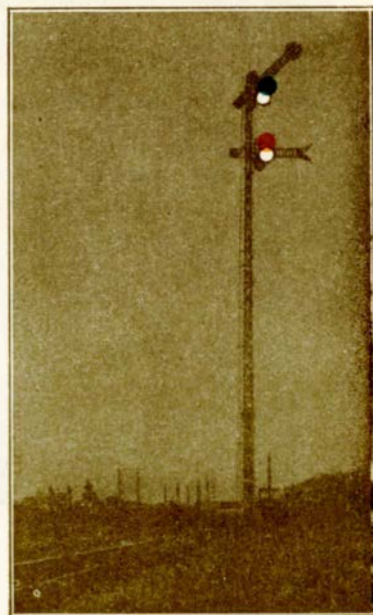
Hvor Hovedsignalet er suppleret med Gennemkørselsarm.

Ved Dag.



Hovedarmen
skraat op ad.
Gennemkørselsarmen
vandret.

I Mørke.



Hovedarmen:
Grønt Lys.
Gennemkørselsarmen:
Brandgult Lys

Om Retningsvisere paa Indkørselssignalmaster se de forklarende Bestemmelser til Signalerne Nr. 20 og 21.

2. Paa Stationer, hvor Togvejssignaler for Udkørsel findes, tilkendegiver Signal Nr. 2 (»Kør«), at Toget maa køre ud af Stationen — dog kun for saa vidt Togvejssignalet for det paagældende Spor viser Signal Nr. 8 (»Togvejen farbar for Tog«). Et holdende Tog skal dog først have Afgangstilladelse.

Kan Togvejssignalet ikke ses fra et holdende Togs Lokomotiv, skal Toget have skriftlig Udkørselstilladelse paa Fml. Nr. S. 102 eller rangeres ud.

Kan Togvejssignalet ses, men Udkørselssignalet derimod ikke, maa Toget — saafremt det holder indenfor Udkørselssignalet — efter Afgangstilladelsen køre forsigtigt frem, indtil Udkørselssignalet er i Sigte.

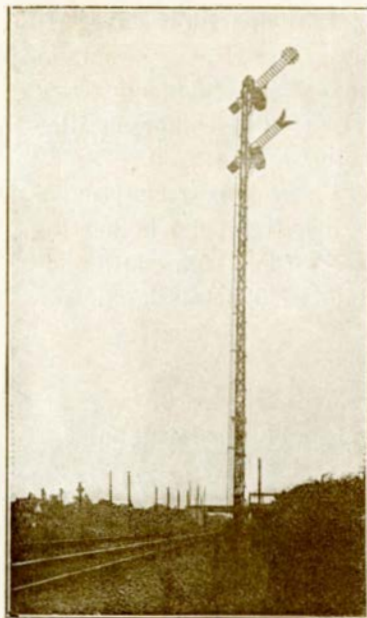
c. Andre Hovedsignaler (Liniebloksignaler m. m.)

Signal Nr. 2 (»Kør«) tilkendegiver, at Toget maa køre forbi Signalet.

Nr. 3. »Kør igennem«.

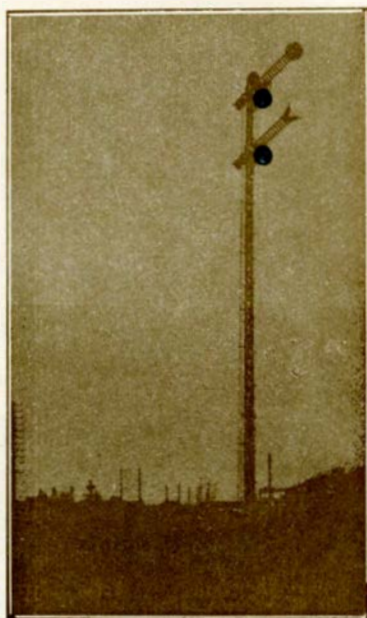
Kun hvor Hovedsignalet er suppleret med Gennemkørselsarm.

Ved Dag.



Begge Arme
skraat opad.

I Mørke.



Begge Arme:
Grønt Ly.

Om Retningsvisere paa Indkørselssignalmaster se de forklarende Bestemmelser til Signalerne Nr. 20 og 21.

B. Fremskudte Signaler.

Et fremskudt Signal er en Signalmast med en paa Masten anbragt Arm, der ender svalehaleformet.

Armsignalerne suppleres altid i Mørke med Lyssignaler og kan efter særlige Bestemmelser helt erstattes med Lyssignaler. Lyssignalernes Baggrundsskærme har den paa Side 42—43 viste Form.

(Fortsættes Side 22.)

Til Nr. 3.

1. Signal Nr. 3 (»Kør igennem«) tilkendegiver, at Toget uhindret kan køre igennem Stationen (Holdstedet).
2. Paa Stationer, hvor Gennemkørselsarm ikke findes, eller hvor den paa Grund af Sikringsanlæggets Aflysning ikke kan benyttes eller ikke maa benyttes, gives Tilladelse til Gennemkørsel ved Signal Nr. 2 (»Kør«) fra Indkørselsmasten suppleret med Signal Nr. 30 (Haandsignal »Kør igennem«) paa Stationer med Centralaflysning vist fra Perron og paa Stationer uden Centralaflysning, eller hvis Sikringsanlæg er aflyst, vist fra yderste modgaaende Sporskifte.

Til B.

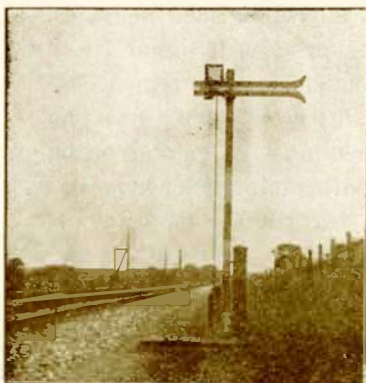
1. Et fremskudt Signal kan kun anvendes i Forbindelse med et Hovedsignal og giver Underretning om Hovedsignalets Stilling.
2. Et fremskudt Signal staar til højre for det Spor, det gælder for, eller over dette 400 m foran Hovedsignalet. Paa nogle Stationer og Strækninger er de

(Fortsættes Side 23.)

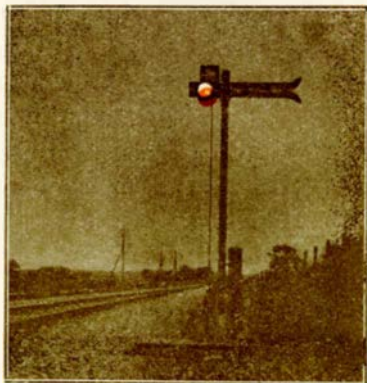
(Fortsat fra Side 20.)

Et Armsignal fra en Mast har kun Betydning for et mod Signalet kørende Tog, saafremt Armen set fra Tøget viser sig til højre for Masten.

Nr. 4. »Hovedsignalet viser »Stop«
Ved Dag. I Mørke.



Armen vandret.

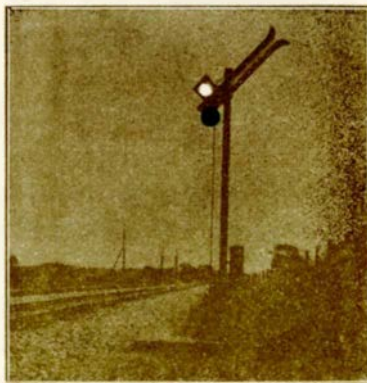


Brandgult Blinklys.

Nr. 5. »Hovedsignalet viser »Kør« eller »Kør igennem«
Ved Dag. I Mørke.



Armen skraat opad.



Grønt Blinklys.

Nr. 6. »Hovedsignalet viser »Kør igennem«
(benyttes alene ved Lyssignaler).

Ved Dag og i Mørke
2 grønne Blinklys lodret over hinanden.

(Fortsat fra Side 21.)

fremskudte Signaler dog anbragt 800 m foran Hovedsignalet — jfr. Bilag 3.

3. Fremskudte Signaler viser ikke Lys bagud.
4. Hvor flere fremskudte Signaler staar ved Siden af hverandre, er de anbragt i samme Orden som de Hovedsignaler, hvortil de hører.

Til Nr. 5.

Signal Nr. 5 kan tilkendegive ikke alene, at Hovedsignalet viser »Kør«, men ogsaa at Hovedsignalet viser »Kør igennem«, nemlig naar det fremskudte Signal ikke er udformet saaledes, at det kan vise Signal Nr. 6. I modsat Fald tilkendegiver Signal Nr. 5 alene, at Hovedsignalet viser »Kør«.

Til Nr. 6.

Signal Nr. 6 (»Hovedsignalet viser »Kør igennem«) vises alene fra fremskudte Signaler, der er opstillet 800 m foran Hovedsignalet.

C. Togvejssignaler.

Et Togvejssignal er en Signalmast med en paa Masten anbragt Arm, hvis yderste Ende er afskaaret lige.

Armsignalerne suppleres altid i Mørke med *Lyssignaler* og kan efter særlige Bestemmelser helt erstattes med Lyssignaler. Lyssignalernes Baggrundsskærme har den paa Side 42—43 viste Form.

Et Armsignal fra en Mast har kun Betydning for et mod Signalet kørende Tog, saafremt Armen set fra Tøget viser sig til højre for Masten.

Til C.

1. Togvejssignaler anvendes som:

Togvejssignaler for Indkørsel,
» » Udkørsel,

og kun i Forbindelse med Indkørselssignaler, henholdsvis Udkørselssignaler.

Under Indkørslen er Togvejssignalerne for Udkørsel uden Betydning for Tog, som skal standse paa Stationen.

2. Togvejssignaler er opstillet saaledes i Forhold til hverandre, at Masten længst til højre gælder Togvejen længst til højre og saa fremdeles, og hvert Signal staar i Reglen umiddelbart til højre for det Spor, det gælder for, eller over dette. Naar et Togvejssignal for Indkørsel er forsynet med særlig Togvejsangivelse for hver Togvej, kan Signalet dog, naar det er opstillet foran en Togvejsforgrening, være fælles for flere Togveje.

Et Togvejssignal for Udkørsel, som gælder for et Spor, hvorfra der kan køres ud til mere end een Banelinie, er altid anbragt umiddelbart til højre for det Spor, det gælder for, eller over dette.

Et Togvejssignal for Indkørsel kan være anbragt paa samme Mast som det for samme Spor og modsat Køreretning gældende Togvejssignal for Udkørsel eller Udkørselssignal.

Paa en Togvejssignalmast kan være anbragt en Tavle med Angivelse af, hvilket eller hvilke Spor Signalet gælder for.

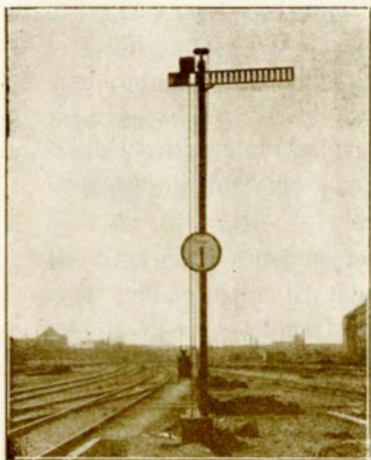
3. Togvejssignalets Normalstilling er: »*Togvejen ikke farbar for Tog*«.
4. Hvor Togvejssignalernes Lys vises bagud, sker dette for Stillingen »*Togvejen ikke farbar for Tog*« ved

brandgult Lys

Nr. 7. »Togvejen ikke farbar for Tog«.

Ved Dag.

I Mørke.



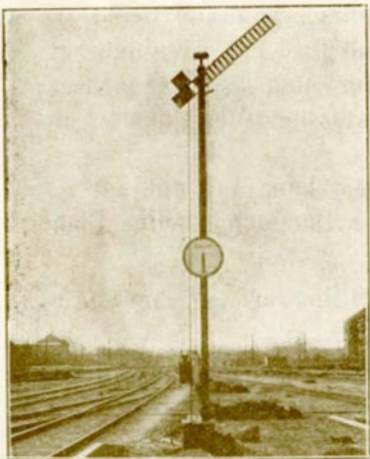
Armen vandret.



Brandgult Lys.

Nr. 8. »Togvejen farbar for Tog«.

Ved Dag.



Armen skraaet op ad.



(Fortsat fra Side 25.)

og for Stillingen »Togvejen farbar for Tog« ved blaa-violet Lys.

5. Om hvorledes der skal forholdes, naar Lokomotivføreren ikke kan se baade Togvejssignalet for Udkørsel og Udkørselssignalet, se Side 19.

Til Nr. 7.

Signal Nr. 7 (»Togvejen ikke farbar for Tog«) tilkendegiver, at den eller de Togveje, for hvilke Signalet gælder, kun maa befares af Toget ved Rangering eller efter særlig Tilladelse.

Vises fra et Togvejssignal for Indkørsel Signal Nr. 7 for den Togvej, hvorpaa et indkørende eller gennemkørende Tog — planmæssigt eller efter forudgaaende Underretning til Lokomotivføreren — skal tages ind, skal Lokomotivføreren hurtigst muligt bringe Toget til Standsning og maa ikke paany sætte det i Gang, forinden han af Stationen har faaet Tilladelse til at køre videre.

Vises fra et Togvejssignal for Udkørsel Signal Nr. 7 for en Togvej, som passeres af et Tog, der har modtaget Tilladelse til Gennemkørsel, skal Lokomotivføreren hurtigst muligt standse Toget, uanset hvor paa Stationspladsen Toget derved kommer til at holde.

Vises fra et Togvejssignal for Udkørsel Signal Nr. 7, maa et paa det paagældende Spor holdende Tog ikke afgaa, medmindre der gives skriftlig Udkørselstilladelse, eller Toget rangeres ud.

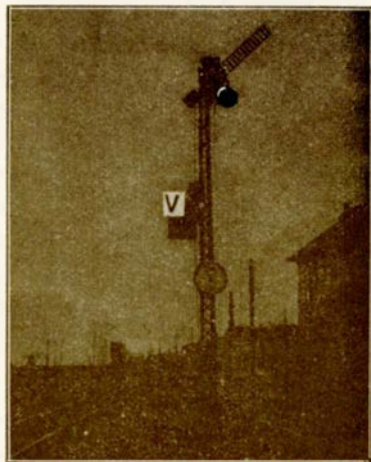
Til Nr. 8.

Signal Nr. 8 (»Togvejen farbar for Tog«) tilkendegiver, at den Togvej, for hvilken Signalet gælder, kan befares af Toget.

(Fortsættes Side 29.)

Nr. 8. »Togvejen farbar for Tog«.

I Mørke.

*Grønt Lys.*

Hvor et Togvejssignal for Indkørsel gælder flere Togveje, er den farbare Togvejs Betegnelse — *Tal eller Bogstav* — angivet paa Togvejssignalet.

Hvor et Togvejssignal for Udkørsel gælder til flere Strækninger, angives det med Bogstaver, til hvilken Strækning Togvejen er indstillet.

Under særlige Forhold kan tilsvarende Tal- eller Bogstavsangivelse anbringes paa samme Mast som Hovedsignalet.

(Fortsat fra Side 27.)

Vises fra et Togvejssignal, der gælder for Indkørsel til flere Togveje eller for Udkørsel til flere Strækninger, Signal Nr. 8 for en anden Togvej eller en anden Strækning end den, Toget skal benytte, skal Lokomotivføreren forholde sig, som om Signal Nr. 7 (»Togvejen ikke farbar for Tog«) var givet.

D. Mastesignaler for Rangering.

Mastesignaler for Rangering suppleres i Mørke med *Lyssignaler* og kan efter særlige Bestemmelser helt erstattes med *Lyssignaler*. Lyssignalernes Baggrunds-skærme har den paa Side 42—43 viste Form.

1. Almindelige Rangesignaler.

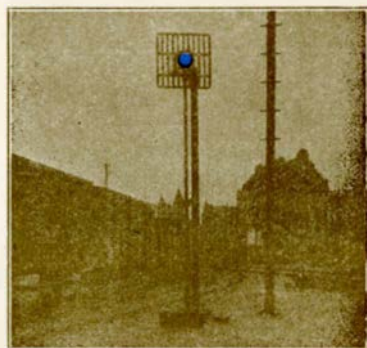
Nr. 9. »Rangering forbudt«.

a. Skivesignal.

Ved Dag.

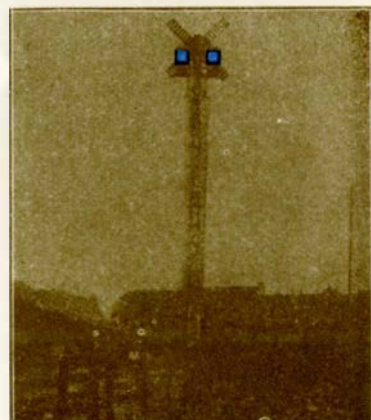


I Mørke.



En kvadratisk blaa Skive. Blaåt Lys.

b. Armsignal.



To korsstillede blaa
Arme.

Blaåt Dobbeltlys.

Til D.

Mastesignaler for Rangering anvendes for at hindre Rangering — f. Eks. i et Spor, i en Sporgruppe eller forbi et bestemt Punkt.

Gælder Signalet til begge Sider vises samme Signal til begge Sider. Gælder Signalet kun til den ene Side, vises intet Signal til den anden Side.

De nærmere Regler fastsættes i hvert enkelt Tilfælde ved lokal Instruks.

Nr. 10. »Rangering tilladt«.

a. Skivesignal.

Ved Dag.



Skivens Kant.

I Mørke.

*Brandgult Lys.*

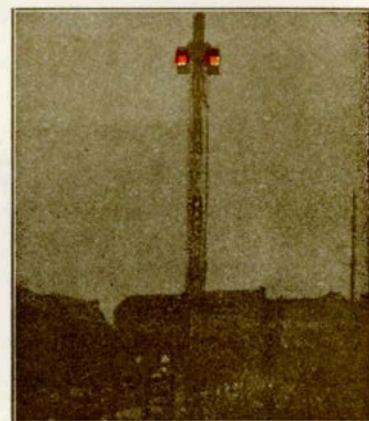
b. Armsignal.

Ved Dag.



Armene lodret.

I Mørke.

*Brandgult Dobbeltlys.*

2. Rangerrygsignaler.

Et Rangerrygsignal er en Signalmast med en rund sort Skive med hvid Kant, tværs over hvilken der er anbragt en drejelig Arm, der er hvid med sort Kant og belyses hvidt i Mørke.

Nr. 11. »Nedløb forbudt«.

Ved Dag og i Mørke.



Armen v a n d r e t.

Nr. 12. »Langsomt Nedløb tilladt«.
Ved Dag og i Mørke.



Armen *s k r a a*.

Nr. 13. »Nedløb tilladt med normal Hastighed«.
Ved Dag og i Mørke.



Armen *l o d r e t*.

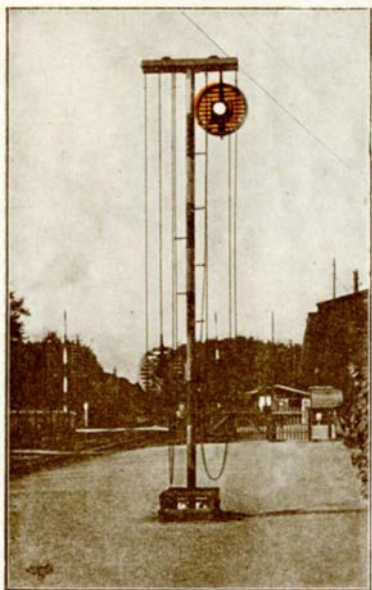
E. Mastesignaler paa Billetsalgssteder.

Paa Billetsalgssteder, hvor *alle* Togs Standsning eller Forbikørsel er fastsat i Tjenestekøreplanen, opstilles Signalerne ikke.

Nr. 14. »Rejsende eller Gods at optage«.

Ved Dag.

I Mørke.



Enrundbrandgulskive.

Brandgult Lys.

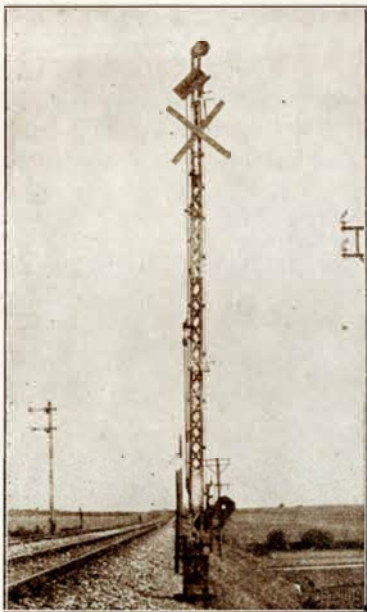
Til Nr. 14.

Signal Nr. 14 tilkendegiver for Tog, der efter Tjenestekøreplanen skal standse, naar der er rejsende eller Gods at optage, at Toget skal standse ved Billetsalgsstedet.

Naar Signal Nr. 14 ikke vises, og Toget ikke medfører rejsende eller Gods til Billetsalgsstedet, skal Toget ikke standse.

F. Ugyldighedskryds.

Nr. 15. »Mastesignalet er ugyldigt«.



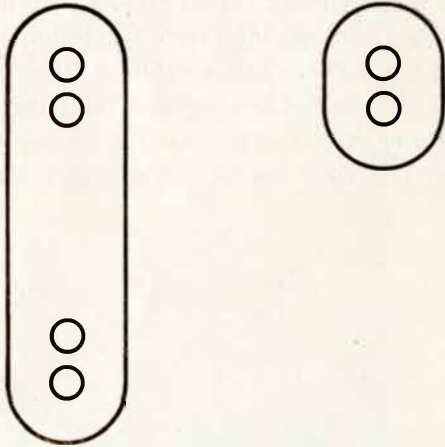
*Et Kryds anbragt tværs over Masten
1 m fra Masttoppen.*

Til Nr. 15.

Signal Nr. 15. (»Mastesignalet er ugyldigt«) tilkendegiver, at det paagældende Mastesignal ikke har Betydning for Togene, og at der derfor overfor det saaledes ugyldiggjorte Mastesignal skal forholdes, som om dette er *helt bortfaldet eller ikke opstillet*. Paa ugyldiggjorte Armsignaler, dog ikke Rangerarmsignaler, er Armene fjernet eller hænger ned langs Masten, og der vises fra et ugyldiggjort Mastesignal intet Lys.

G. BAGGRUNDSSKÆRME FOR
DAGLYSSIGNALER

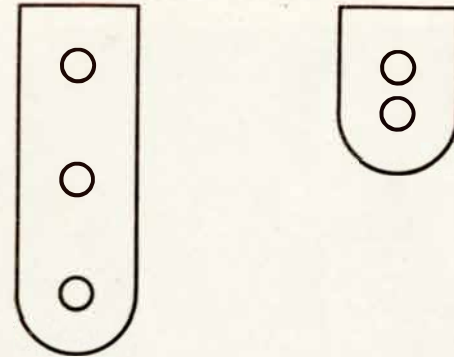
A. Hovedsignaler.



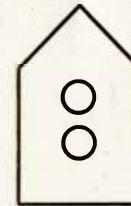
C. Togvejssignaler.



B. Fremskudte Signaler.



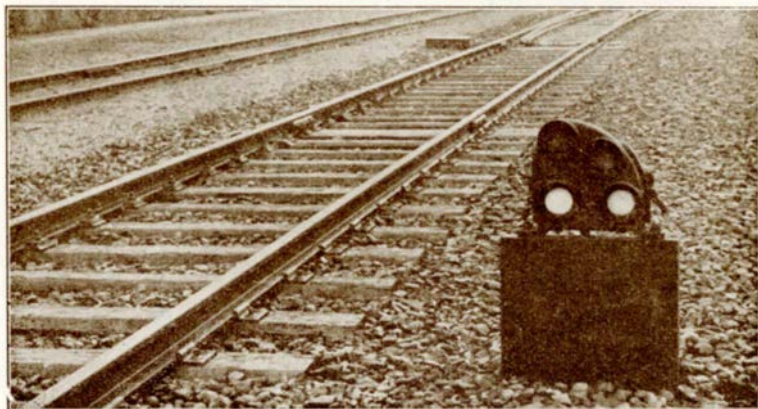
D. Rangesignaler.



II. DVÆRG SIGNALER

Nr. 16. »Forbikørsel forbudt«.

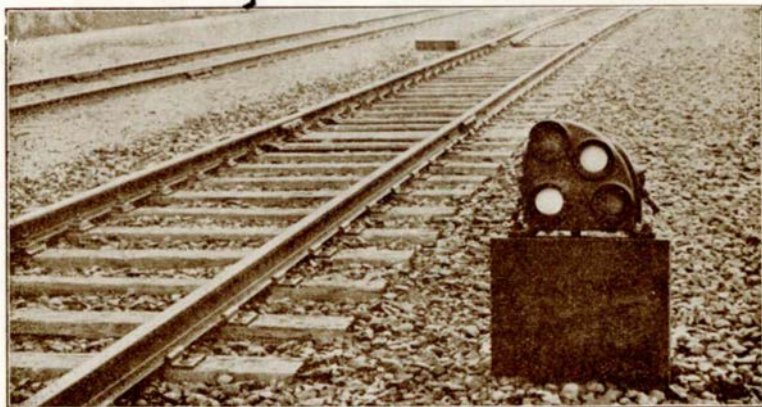
Ved Dag og i Mørke.



Two white lights turned to the side.

Nr. 17. »Forbikørsel tilladt med Forsigtighed«.

Ved Dag og i Mørke.



Two white lights turned up to the right.

Til II.

Dværgsignalerne giver Oplysning om, hvorvidt Signalerne maa passeres eller ej, og deres Signalbilleder skal respekteres i samme Omfang som Hovedsignaler. Derimod giver Dværgsignalerne ikke Oplysning om Sporskifternes Stilling.

Det er strengt forbudt to tæt efter hinanden følgende Rangertræk, Maskiner eller lignende at passere et Dværgsignal paa samme Kørtilladelse. Det bageste Rangertræk m. m. maa i saadant Tilfælde først gaa frem, efter at Dværgsignalet er sat paa »Forbikørsel forbudt« og derefter paany viser et af Kørsignalerne.

Til Nr. 16.

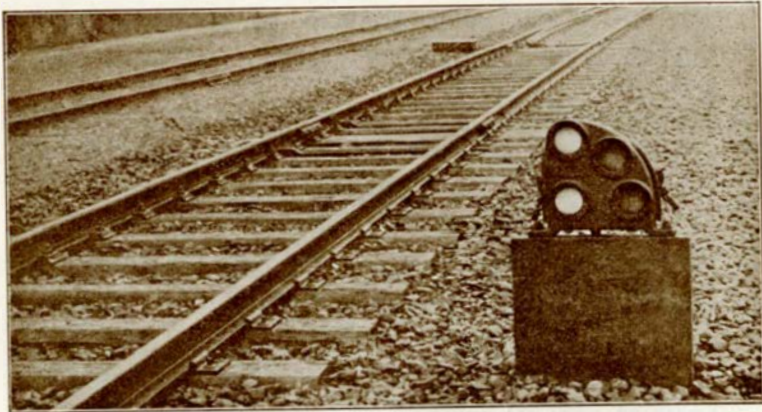
Signalet tilkendegiver, at Kørsel maa finde Sted helt op til Dværgsignalet, men dette maa under ingen Omstændigheder passeres uden efter særlig Tilladelse.

Til Nr. 17.

Signalet tilkendegiver, at Forbikørsel maa finde Sted med særlig Agtpaaagivenhed overfor enhver Hindring, idet Sporstykket bag Dværgsignalet maa paaregnes at være belempret, hvorhos det eventuelt efterfølgende Dværgsignal maa regnes at vise Signal Nr. 16 (»Forbikørsel forbudt«).

Nr. 18. »Forbikørsel tilladt«.

Ved Dag og i Mørke.



To hvide Lys lodret over hinanden.

Nr. 19. »Dværghsignalet ugyldigt«.

Ved Dag og i Mørke.



To hvide Lys skraat opad til venstre.

Til Nr. 18.

Signalet tilkendegiver, at Forbikørsel maa finde Sted, og at Sporet er frit til eventuelt efterfølgende Dværghsignal, der enten viser Signal Nr. 17 (»Forbikørsel tilladt med Forsigtighed«) eller Signal Nr. 18 (»Forbikørsel tilladt«).

Til Nr. 19.

Signalet tilkendegiver, at Dværghsignalet er ugyldigt og derfor maa passeres, som om intet Dværghsignal forefandtes.

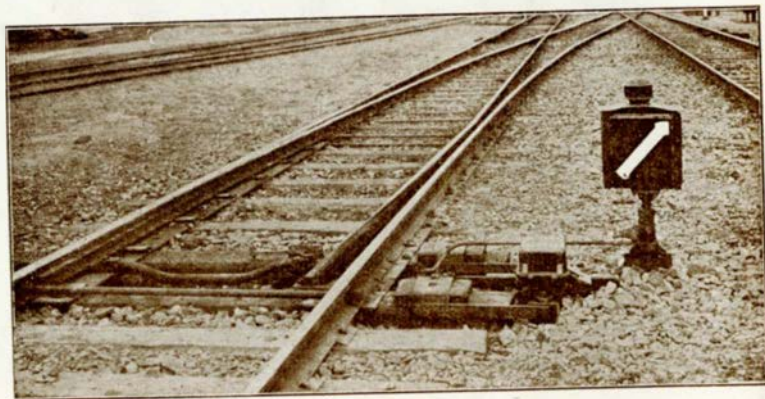
III. SPORSKIFTE OG SPORSPÆR- RINGSSIGNALER

Nr. 20. »Sporskifte stillet til lige Spor«.
 Ved Dag og i Mørke.



En rektangulær hvid Flade.

Nr. 21. »Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.
 Ved Dag og i Mørke.



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

Til Nr. 20.

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 een 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 (Retningsviser).

Til Nr. 21.

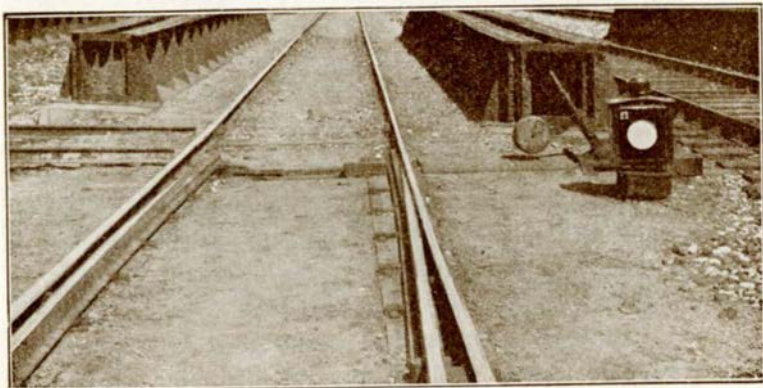
Signalet tilkendegiver:

- 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

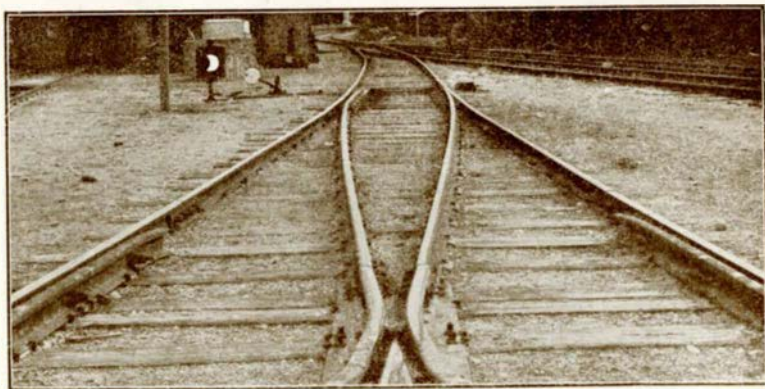
(Fortsættes Side 51.)

Nr. 22. »Medgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.

Ved Dag og i Mørke.



a. En rund hvid Flade.



b. En halvmaaneformet hvid Flade.
som viser Afgigelsens Retning.

(Fortsat fra Side 49.)

Stillinger af Sporskiftet og tilkendegiver da kun, til hvilken Side Afgigelsen sker. Dette finder altid Sted ved Sporskifter foran dobbeltsporede Færgek-lapper,

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 Togvejen er indstillet gennem den krumme (mest krumme) Skinnestreng i et eller flere modgaaende Sporskifter. Pilen viser, til hvilken Side den første Afgigelse sker. (Retningsviser).

Til Nr. 22.

Signal Nr. 22 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 een Gang, vises kun eet Signal — Signal Nr. 25 — gældende for begge Ender af Krydsningssporskiftet, og Signal Nr. 22 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 Side 53.)

Nr. 23. »Togvejen spærret« (Modgaaende Sporskifte stillet til Afløb eller Sandspor).

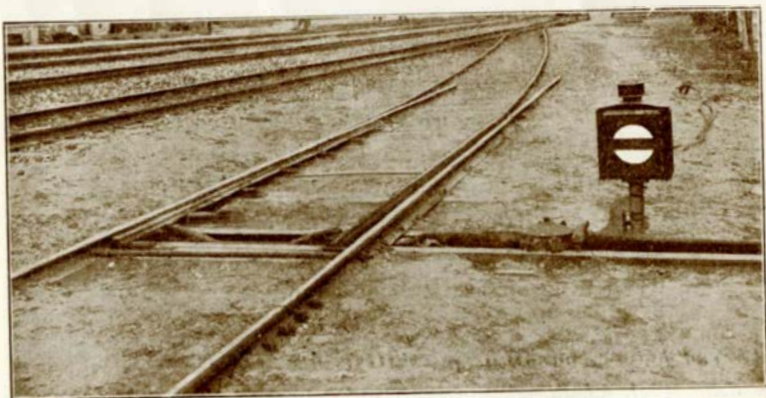
Ved Dag og i Mørke.



En rund blaaviolet Flade med vandret Tværstreg.

Nr. 24. »Sporet spærret«.

Ved Dag og i Mørke.



En rund hvid Flade med vandret sort Tværstreg.

(Fortsat fra Side 51.)

Signal Nr. 22 b anvendes kun ved Sporskifter, hvor Skinnestrengene kurver til modsatte Sider, og hvor Signal Nr. 21 (»Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«) benyttes for begge Sporskiftets Retninger.

Til Nr. 23.

Signal Nr. 23 (»Togvejen spærret«) tilkendegiver, 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. 24.

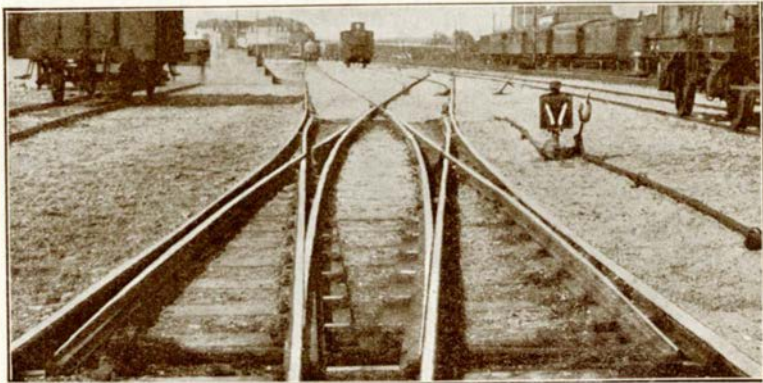
Signal Nr. 24 (»Sporet spærret«) tilkendegiver, at Kørslen skal standses foran Signalet, da Viderekørsel er hindret af Afløbssporskifte stillet til Afløb, faste eller bevægelige Stoppebomme i Spærrestillingen el. lign.

Signalet anvendes ikke ved Afløbssporskifter i Togvejsspor.

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

Nr. 25. »Krydsningssporskiftet stillet til de afvigende Spor«.

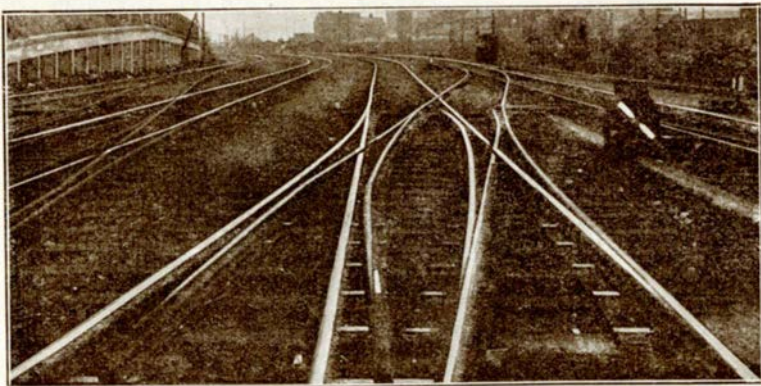
Ved Dag og i Mørke.



To hvide Pile hver til sin Side.

Nr. 26. »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. 25.

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. 26.

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. 27. »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. 27.

Signalet tilkendegiver:

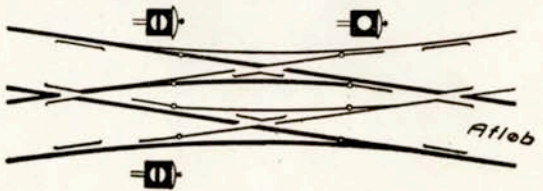
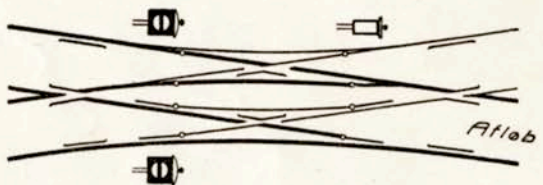
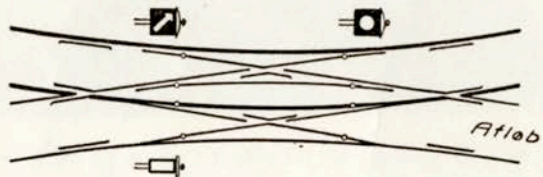
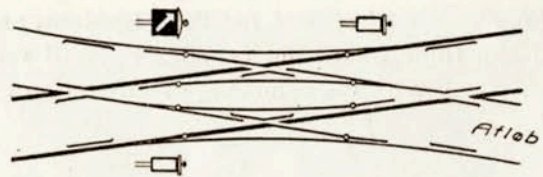
naar *Figuren ses til højre for Vinkelspidsen*, at Kørsel kan finde Sted i det *krumme* Spor til højre,

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

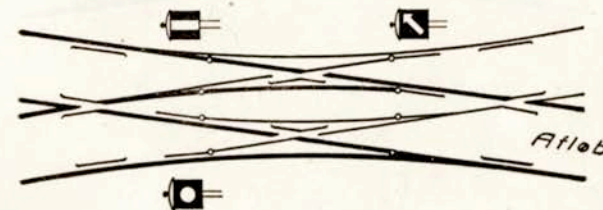
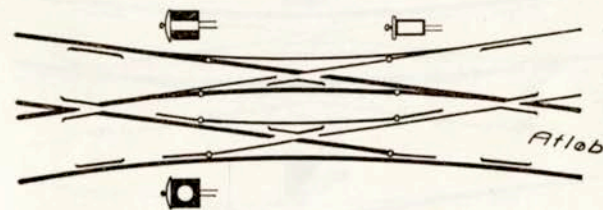
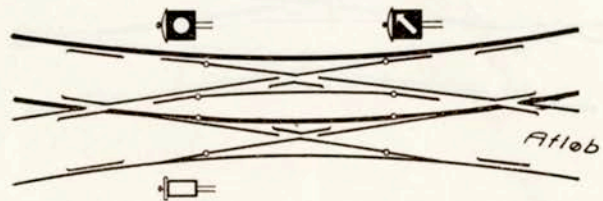
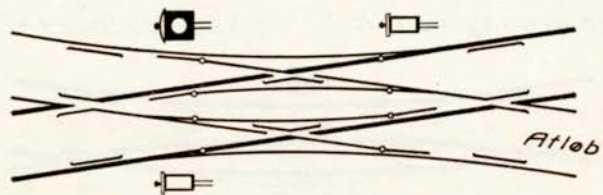
Signalet anvendes ved samme Sporskifter som Signal Nr. 26.

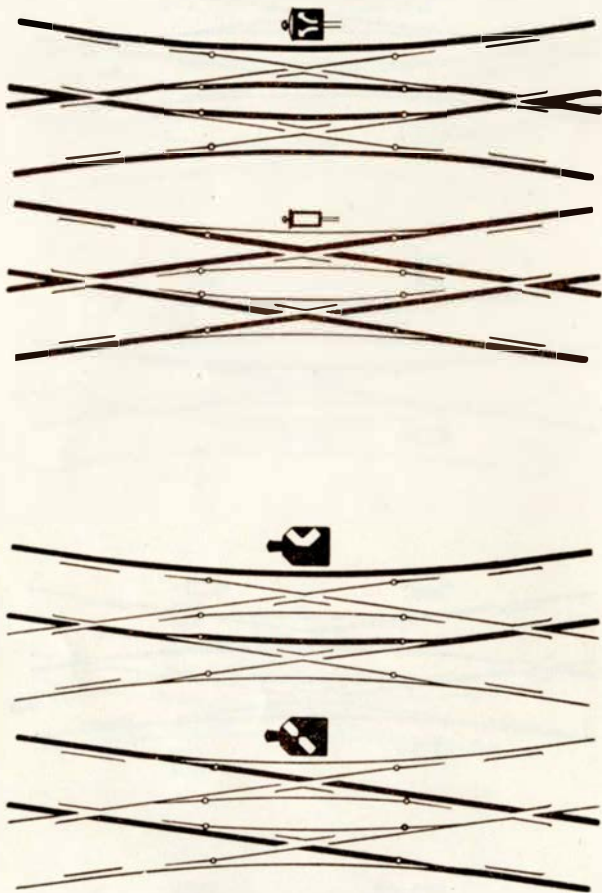
Signalgivning ved helt Krydsningssporskifte,
hvis ene Gren fører ud i et Afløb.

Set fra venstre



Set fra højre



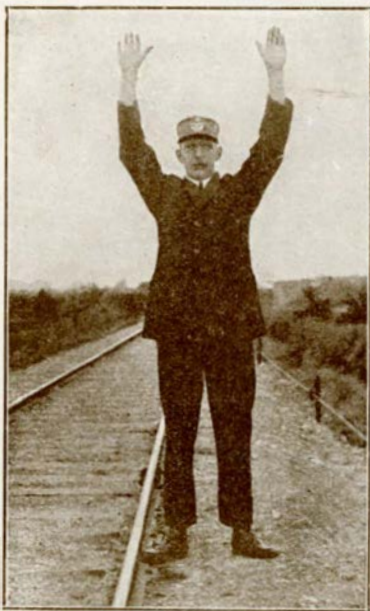
Signalgivning ved helt Krydsningssporskifte.

IV. HAANDSIGNALER.

A. Almindelige Haandsignaler.

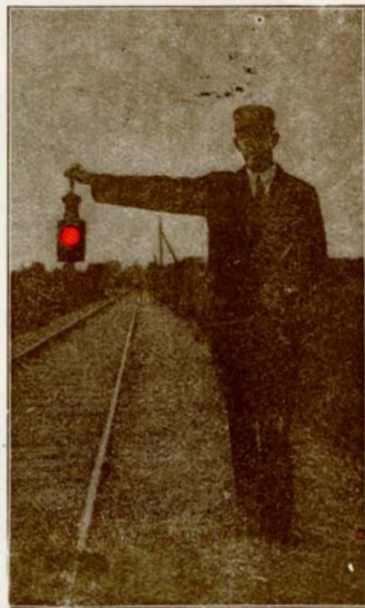
Nr. 28. »Stop«.

Ved Dag.



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

I Mørke.



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

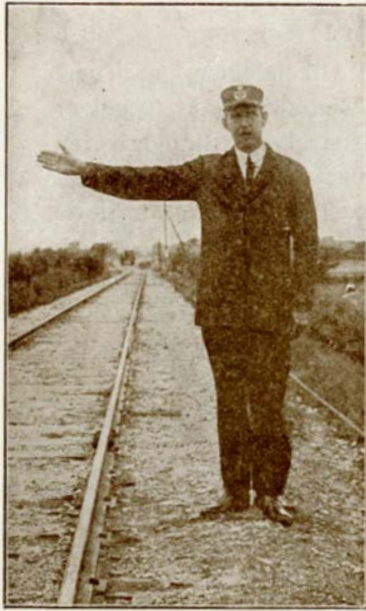
Til Nr. 28.

Signal Nr. 28 (»*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. 29. »Kør«.

Ved Dag.



Signalgiveren staar med
Front imod det kom-
mende Tog og udstræk-
ker *den ene Arm*
vandret imod Spo-
ret.

I Mørke.



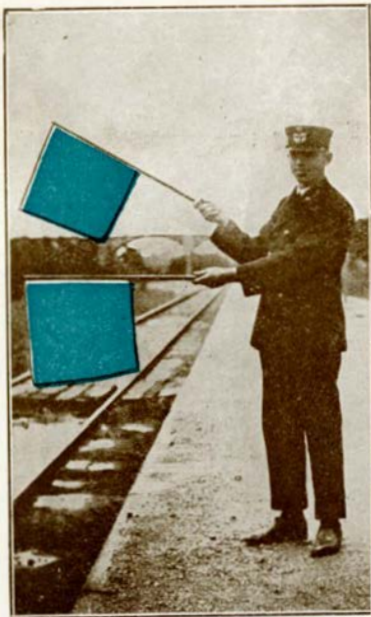
Signalgiveren viser
grønt Lys mod
det kommende Tog.

Til Nr. 29.

Signal Nr. 29 (»Kør«) tilkendegiver, at Stræk-
ningen foran Toget er fri.

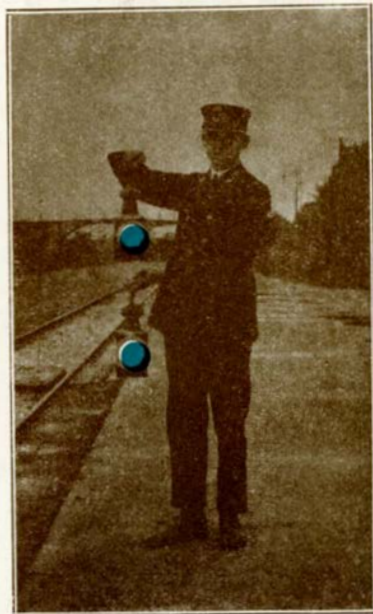
Nr. 30. »Kør igennem«.

Ved Dag.



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

I Mørke.



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

Til Nr. 30.

Signal Nr. 30 (»Kør igennem«) tilkendegiver

- a) paa Stationer m. m. *med* Indkørselssignal, at Kørsel gennem Stationen maa finde Sted, uanset at der fra Indkørselssignalet kun er vist Signal Nr. 2 (»Kør«). Paa Stationer med Centralafslåsning skal Signalet vises fra Perron og paa Stationer, som ikke har Centralafslåsning, eller hvis Centralafslåsning er aflyst, fra yderste modgaaende Sporskifte.
- b) paa Stationer m. m. *uden* Indkørselssignal, at Tog, der efter Køreplanen kan standse efter Behov, kan passere Stationen uden Standsning. Signalet vises fra Perronen.

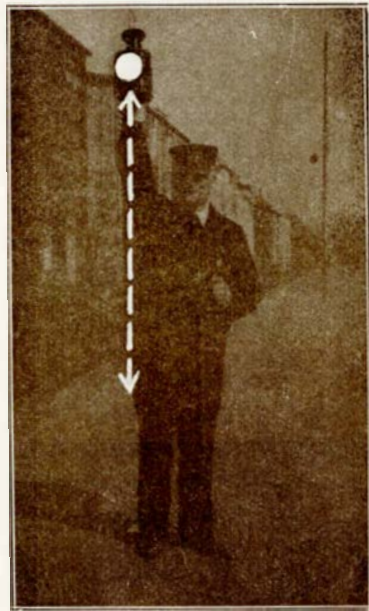
B. Rangesignaler.

Nr. 31. »Frem«.
a. Haandsignal.

Ved Dag.

Signalgiveren bevæger
den ene Arm op og
ned.

I Mørke.

Signalgiveren bevæger
hvidt Lys op og ned.

b. Fløjtesignal.

— En kort Tone.

Til B.

Rangesignaler fra Rangerlederen til Lokomotivets Fører gives enten ved *Haandsignal alene* eller ved *Haandsignal i Forbindelse med Fløjtesignal*, og Rangerlederen skal under Signalgivningen gøre *Front* mod Lokomotivet.

Naar Lokomotivets Fører har opfattet Rangesignalet, skal han svare ved at *gentage Signalet med Fløjten*. Ved Rangering med Rangermaskiner — herunder Togmaskiner, der benyttes som egentlige Rangermaskiner — kan Reglen fraviges saaledes, at der svares ved et enkelt Fløjt, dog ikke ved Rangering paa en Færgets Omraade, hvor der altid skal svares ved at gentage Signalet.

Hvor Lokomotivføreren selv er Rangerleder, f. Eks. paa Maskintjenestens Omraade, gives Rangesignalerne Nr. 31 (»Frem«) og Nr. 32 (»Tilbage«) med Fløjten henholdsvis forinden hver frem- eller tilbagegaaende Rangerbevægelse.

Fløjtesignalerne kan, hvor særlige Forhold gør det ønskeligt, erstattes med andre tilsvarende Lydsignaler (Hornsignaler).

Lydsignalerne skal afgives saaledes, at korte og lange Toner ikke kan forveksles.

Til Nr. 31 og 32.

Signal Nr. 31 (»Frem«) tilkendegiver, at Lokomotivet skal trække.

Signal Nr. 32 (»Tilbage«) tilkendegiver, at Lokomotivet skal skyde.

Har Lokomotivet Vogne saavel forpaa som bagpaa, tilkendegiver Signal Nr. 31, at Lokomotivet skal gaa forlæns, og Signal Nr. 32, at Lokomotivet skal gaa baglæns.

(Fortsættes Side 71.)

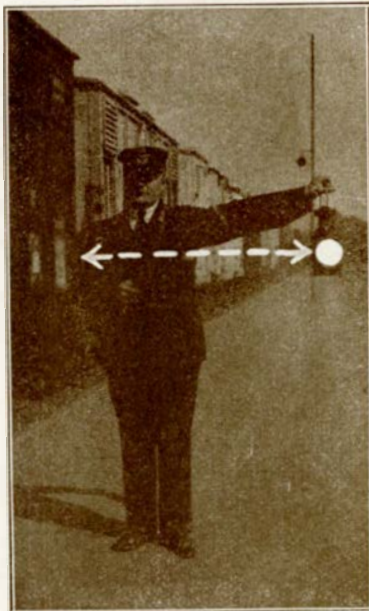
Nr. 32. »Tilbage«.
a. Haandsignal.

Ved Dag.



Signalgiveren bevæger
den ene Arm vandret
fra den ene Side til
den anden.

I Mørke.



Signalgiveren bevæger
hvidt Lys vandret fra
den ene Side til den anden.

b. Fløjtesignal.

— — To korte Toner.

(Fortsat fra Side 69.)

Samme Regel gælder for tomme Maskiner.

Et Motorkøretøjs Forende er det Førerrum, hvorfra Føreren paa det givne Tidspunkt betjener Motoren. Motorføreren maa ikke skifte Førerrum uden i Forvejen at underrette Rangerlederen derom. Paa Stationer, hvor Rangertraktorer anvendes, skal det ved lokal Instruks være fastslaaet, hvilken Ende af Rangertraktoren der skal betragtes som Forende.

Ved Rangering paa en Færge Omraade tilkendegiver Signal Nr. 31 dog altid, at der skal køres i Retning fra Færge mod Land, og Signal Nr. 32, at der skal køres i Retning fra Land mod Færge.

Nr. 33. »Langsomt«.
a. Haandsignal.

Ved Dag.



Signalgiveren holder
den ene Arm i Vejret.

I Mørke



Signalgiveren viser med
oprakt Arm stillestaaen-
de hvidt Lys mod Lo-
komotivet.

b. Fløjtesignal.

— En lang Tone.

Til Nr. 33.

Signal Nr. 33 (»Langsomt«) tilkendegiver, at
Rangerbevægelsens Hastighed skal nedsættes.

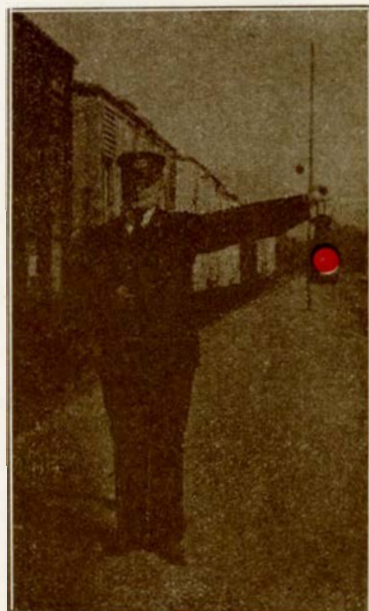
Nr. 34. »Stop«.
a. Haandsignal.

Ved Dag.



Signalgiveren holder
begge Arme i Vejret
eller foretager en hurtig
Bevægelse med en oprakt
Arm.

I Mørke.



Signalgiveren viser
rødt Lys mod Lokomo-
tivet eller bevæger andet
Lys i en Kreds.

b. Fløjtesignal.

— — — Tre korte Toner.

Til Nr. 34.

Signal Nr. 34 (»Stop«) tilkendegiver, at Ranger-
bevægelsen skal standses.

Gentages Fløjtesignalet, tilkendegiver det, at en
Faresituation foreligger.

Nr. 35. »Stød«.

a. Haandsignal.

Ved Dag.



Signalgiveren fører *b e g-*
g e H æ n d e r fra *A n s i g-*
t e t ud til *S i d e r n e*.

I Mørke.



Signalgiveren svinger
med udstrakt Arm hvidt
Lys i en nedadvendt
Halvbue.

b. Fløjtesignal.

— — — — — En kort og en lang Tone.

Til Nr. 35.

Signal Nr. 35 (» *S t ø d* «) tilkendegiver, at en eller flere afkoblede Vogne skal sættes hurtigt i Fart og derefter slippes.

C. Haandsignal for Sporskiftning.

Nr. 36. »Skift Sporskiftet«.

Ved Dag.

I Mørke.



Signalgiveren gør Front mod Sporskifteren og fører *højre Haand i en Halvbue over Hovedet* fra den ene Side til den anden.



Signalgiveren gør Front mod Sporskifteren og fører *hvidt Lys i en Halvbue over Hovedet* fra den ene Side til den anden.

D. Haandsignaler ved Luftbremseprøve.

Nr. 37. »Prøver med den gennemgaaende
Bremsledning«.

Ved Dag.



Signalgiveren udstrækker den ene Arm vandret.

I Mørke.



Signalgiveren bevæger hvidt Lys i en Kreds.

Til Nr. 37.

Signal Nr. 37 (»Prøver med den gennemgaaende Bremsledning«) tilkendegiver: naar Signalet afgives til Lokomotivføreren af den, der samler den gennemgaaende Bremsledning, at dette Arbejde er fuldført, naar Signalet afgives til Togføreren fra Lokomotivføreren, at Bremseprøve fra den bageste luftbremse Vogn skal foretages, naar Signalet afgives til Togføreren fra bageste Togbetjent, at bageste Vakuummeter (Trykmaaler) viser normalt Tryk.

E. Haandsignaler fra Toget.

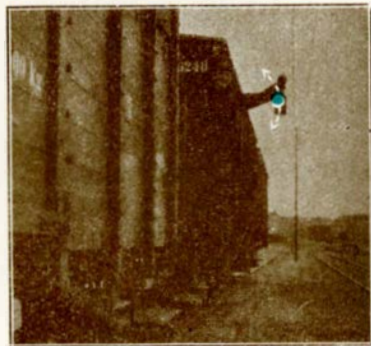
Nr. 38. »Togets sidste Vogn følger med« eller
»Ikke rejsende eller Gods at afsætte«.

Ved Dag.

I Mørke.



Signalgiveren udstrækker den ene Arm vandret.

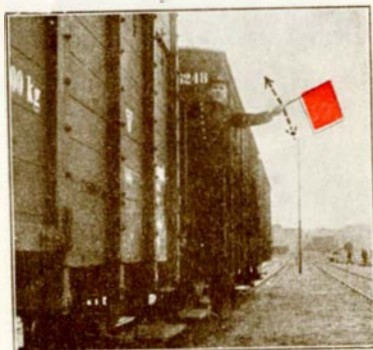


Signalgiveren bevæger grønt Lys op og ned.

Nr. 39. »Togets sidste Vogn følger ikke med«.

Ved Dag.

I Mørke.



Signalgiveren bevæger et rødt Flag op og ned.



Signalgiveren bevæger rødt Lys — eller i Mangel af dette hvidt Lys — op og ned.

Til E.

Signalgivningen skal ske fra den Side af Toget, hvor Lokomotivføreren har sin Plads. I de Tilfælde, hvor Toget passerer en Kurve, skal Signalerne dog udveksles fra den indvendige Side af Kurven. Hele Togpersonalet skal deltage i Udvekslingen af Signalerne i det Omfang, det har Adgang til Døre eller Vinduer.

Til Nr. 38.

Naar Lokomotivføreren efter at have passeret Stationens Grænse ved at give Signal Nr. 61 (»Mandskab til Hjælp«) har tilkendegivet, at Slutsignalet ikke kan ses fra Lokomotivet, og Signal Nr. 38 derefter anvendes, tilkendegiver det, at Togets sidste Vogn følger med. Naar Lokomotivføreren har opfattet Signal Nr. 38 skal han svare ved at gentage det.

Signalet anvendes kun ved Tog, der ikke helt igennem bremses med Luftbremse.

Naar Lokomotivføreren, inden Toget naar et Billetsalgssted eller Trinbræt ved at give Signal Nr. 60 (»Færdig til Indkørsel«) søger Oplysning om, hvorvidt der er rejsende eller Gods at afsætte, og Signal Nr. 38 derefter anvendes, tilkendegiver det, at der ikke er rejsende eller Gods at afsætte.

Til Nr. 39.

Naar Lokomotivføreren efter at have passeret Stationens Grænse ved at give Signal Nr. 61 (»Mandskab til Hjælp«) har tilkendegivet, at Slutsignalet ikke kan ses fra Lokomotivet, og Signal Nr. 39 derefter anvendes, tilkendegiver det, at Togets sidste Vogn ikke følger med.

Signalet anvendes kun ved Tog, der ikke helt igennem bremses med Luftbremse.

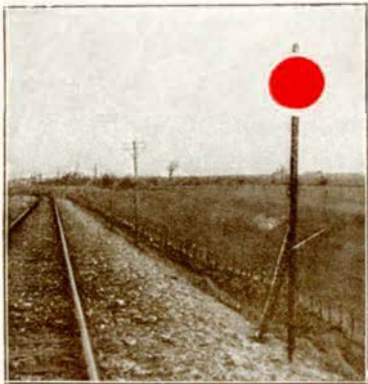
Naar Lokomotivføreren har modtaget Signal Nr. 39, (»Togets sidste Vogn følger ikke med«) maa han, forinden han standser Toget, skaffe sig Vished for, at den bageste Togdel ikke kan løbe ind i den forreste.

V. STANDSIGNALER.

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

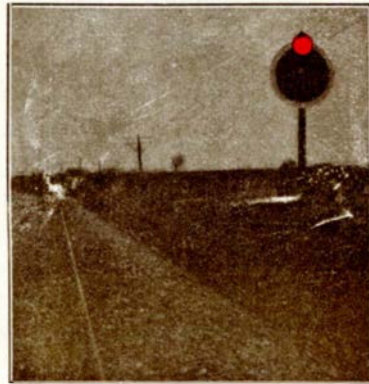
Nr. 40. »Stop«.

Ved Dag.



*En rund rød Skive
med hvid Kant.*

I Mørke.



*Stillestaaende rød
Lys.*

Til Nr. 40.

Signal Nr. 40 (»*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. 41 (Standsignal »*Forsigtig*«) i 400 m's Afstand.

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

Nr. 41. »Forsigtig«.

Ved Dag.

a) For Damptog.

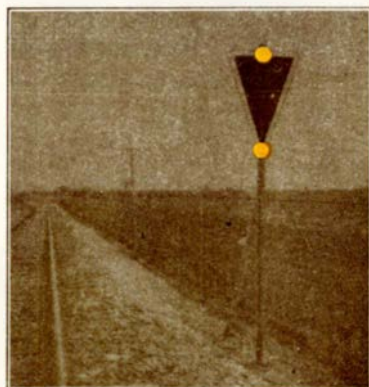
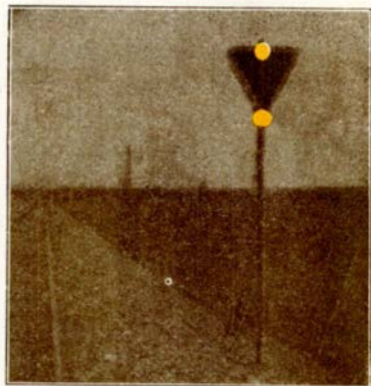


b) For elektriske Tog.



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

I Mørke.



To stillestaaende brandgule Lys lodret over hinanden.

Til Nr. 41.

Signal Nr. 41 (»Forsigtig«) tilkendegiver, at Sporet bag Signalet ikke maa befares med den for Strækningen ellers tilladte Hastighed.

Paa Baner, som kun befares af Damp tog, anvendes kun de for disse Tog gældende Skiver.

Paa Baner, som kun befares af elektriske Tog, anvendes kun de for elektriske Tog gældende Skiver.

Paa Baner, som befares baade af Damp tog og af elektriske Tog, anvendes begge Former af Skiver.

Paa Baner, som befares af saavel Damp tog som af elektriske Tog, anbringes paa fri Bane Dagsignalerne for begge Togarter Side om Side med Undtagelse af Signalerne for de faste Hastighedsnedsættelser, hvor Signal for elektriske Tog anbringes efter Signal for Damp tog.

1) Skiven er ikke forsynet med Hastighedsangivelse.

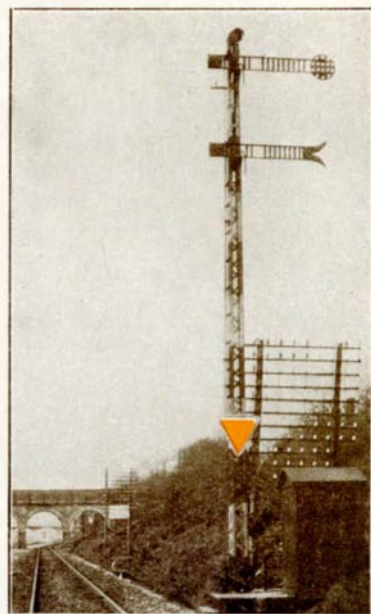
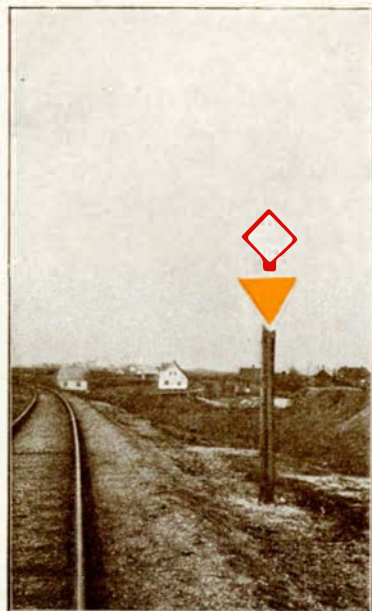
Er Skiven anbragt paa Indkørselssignalet, tilkendegiver Signalet, at et eller flere af Stationens Togvejsspor ikke maa befares med den ellers tilladte Hastighed, og det efterfølges da af et Standsignal »Forsigtig« med Hastighedsangivelse foran det paagældende Sporstykke.

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.

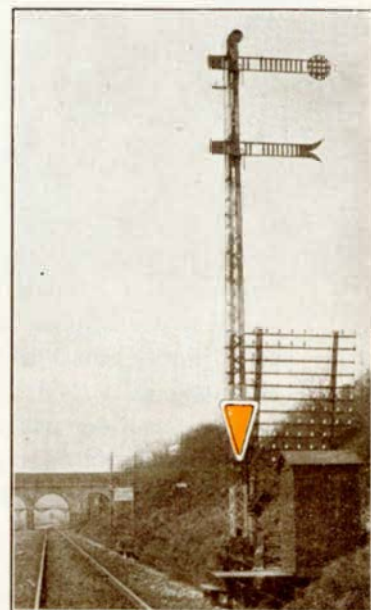
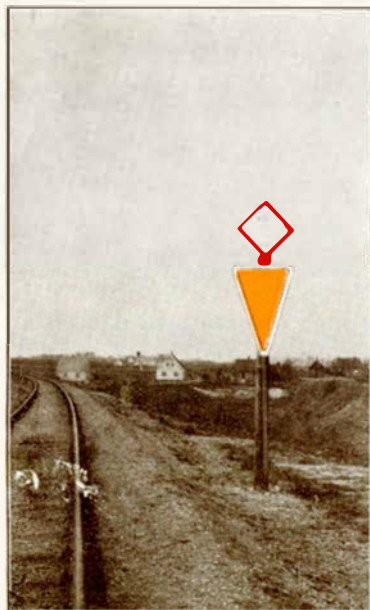
Er Skiven anbragt paa en Stander opstillet tæt op til Profilet til højre for Sporet, tilkendegiver

(Fortsættes Side 89.)

a) For Damptog.



b) For elektriske Tog.



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

(Fortsat fra Side 87.)

Signalet, at det efterfølges af Signal Nr. 40. (Standsignal »St o p«).

2) 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. 41 anbragt paa Indkørselssignal eller Rangergrænsemærke vises saavel ved Dag som i Mørke kun som Dagsignal.

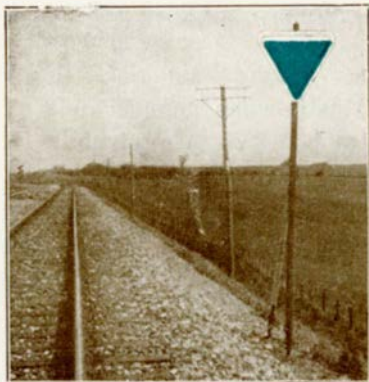
Ved faste Hastighedsnedsættelser, d. v. s. Hastighedsnedsættelser, der strækker sig over mindst en Køreplansperiode, skal ogsaa det Standsignal, som bruges til Afmærkning af et Sporstykke med nedsat Kørehastighed, saavel ved Dag som i Mørke vises alene som Dagsignal.

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

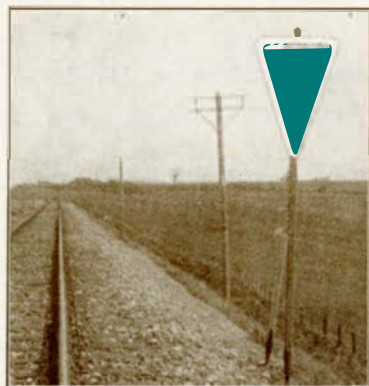
Nr. 42. »Kør«.

Ved Dag.

a) For Damptog.

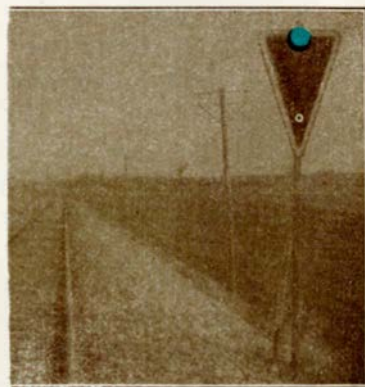


b) For elektriske Tog.



En trekantet grøn
Skive med hvid Kant.

I Mørke.



Stillestaaende grønt
Lys.

Til Nr. 42.

Signal Nr. 42 (»Kør«) tilkendegiver, at den forsigtige Kørsel kan ophøre. Signalet staar tæt op til Profilet ved Siden af Sporet.

Paa Baner, som kun befares af Damptog, anvendes kun de for Damptog gældende Skiver.

Paa Baner, som kun befares af elektriske Tog, anvendes kun de for elektriske Tog gældende Skiver.

Paa Baner, som befares baade af Damptog og af elektriske Tog, anvendes begge Former af Skiver.

Paa Baner, som befares af saavel Damptog som elektriske Tog, anbringes paa fri Bane Dagsignalerne for begge Togarter Side om Side med Undtagelse af Signalerne for de faste Hastighedsnedsættelser, hvor Signal for elektriske Tog anbringes foran Signal for Damptog.

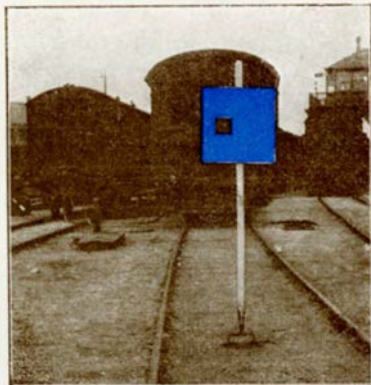
Normal Kørehastighed kan genoptages, naar Lokomotivet passerer Signalet.

Paa Stationer tilkendes Ophøret af den farlige Strækning som Regel ikke ved Standsignal. Normal Kørehastighed maa, hvad enten Hastighedsnedsættelsen gælder en enkelt Togvej, Sporstykket udenfor det yderste Sporskifte eller alle Togvejssporene, i Beglen ikke genoptages, inden Toget i hele sin Længde har passeret Stationsomraadet. Skal undtagelsesvis normal Kørehastighed genoptages, inden Toget har passeret hele Stationen, angives Stedet, hvor normal Kørehastighed kan genoptages ved Signal Nr. 42.

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

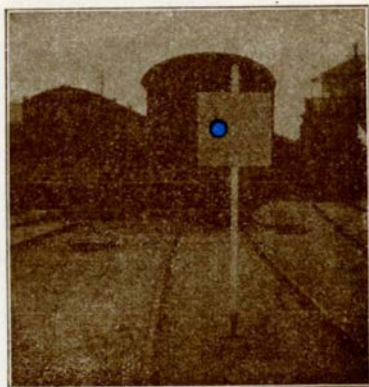
Nr. 43. »Forbirangering forbudt«.

Ved Dag.



*En kvadratisk
blaa Skive.*

I Mørke.



*Stillestaaende blaat
Lys.*

Til Nr. 43.

Signal Nr. 43 (»Forbirangering forbudt«) tilkendegiver, at Sporet bag Signalet ikke maa befares.

Signalet anvendes kun paa Stationer og opstilles midt i Sporet.

VI. KNALDSIGNAL.

Nr. 44. »Signal eller anden Underretning følger«.

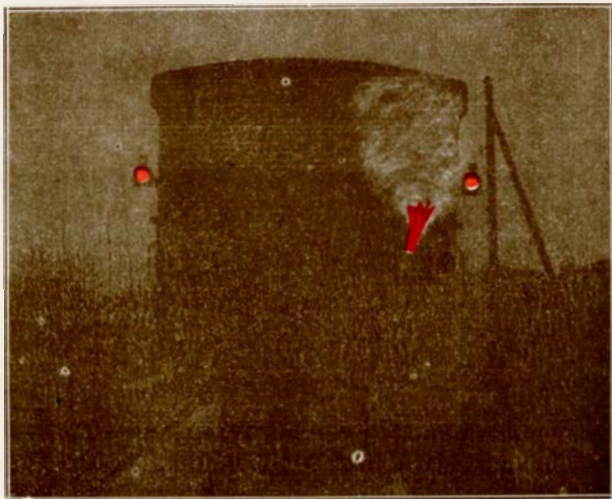
Eet eller flere høje Knald

(ved Knaldkapsler udlagt paa begge Skinne-
strengene).

VII. FAKKELSIGNAL.

Nr. 45. »Stop«.

I Mørke.



Rødt lysende Fakkelt.

Til Nr. 44.

Signal Nr. 44 (»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 Skinne-
strengene.

Til Nr. 45.

Signal Nr. 45 (»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.

VIII. AFGANGSSIGNALER.

A. Togafgangssignaler.

Nr. 46. »Afgang« (til Togføreren).

Signalet afgives paa en af følgende Maader:

a. ved Signalstok.

Signalstokken er en kort *Stok med hvid rund Skive med grøn Kant* og med en i Midten af Skiven anbragt *grøn Lygte*.

Ved Dag.



Signalstokken holdes i *Vejret* med Fladen vendt mod Togføreren og *bevæges dernæst lodret nedad*.

I Mørke.



Signalstokken holdes i *Vejret* med *grønt Lys* vendt mod Togføreren og *bevæges dernæst lodret nedad*.

Til Nr. 46.

Signal Nr. 46 (»Afgang«) tilkendegiver, at Tøget skal afgaa. Signalet har kun Betydning for Togføreren.

Naar Signal Nr. 46 af en eller anden Grund ikke kan gives paa en af de foreskrevne Maader, skal Stationsbestyreren underrette Togføreren herom og give ham mundtlig Afgangsordre.

Til Nr. 46 a.

Signal Nr. 46 a betragtes kun som afgivet i det Øjeblik, *Signalstokken bevæges lodret nedad*. Samtidig med at Signalet afgives, raaber Signalgiveren »Afgang«. Hvis flere Tog samtidig opholder sig paa en Station, saaledes at en Forveksling er mulig, nævnes Togets Betegnelse foran »Afgang«, f. Eks. »Tog Nr. 443 Afgang«.

Signalet anvendes ikke ved Togafgang paa Stationer, som er udstyret med faste Lysafgangssignaler.

b. ved Lyssignal fra faste Lygter (grønt Lys eller Togvejsangivelse).

Ved Dag og i Mørke.



Lyset tændt.

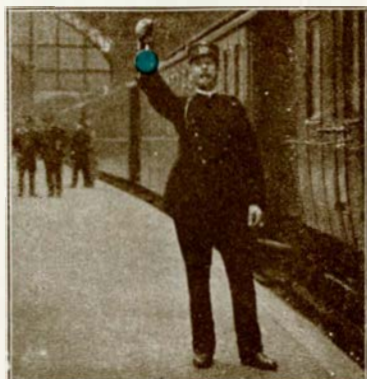
Nr. 47. »Afgang« (til Lokomotivføreren).
a. Haandsignal.

Ved Dag.

I Mørke.



Togføreren gør Front
mod Lokomotivet og ud-
strækker *d e n e A r m*
v a n d r e t.



Togføreren viser *g r ø n t*
L y s mod Lokomotivet.

(Fortsættes Side 100.)

Til Nr. 46 b.

Signal Nr. 46 b er anbragt ved det Spor, det gælder for, og ved Togafgang fra dette maa kun Lyssafgangssignalet anvendes.

Signalet maa ikke anvendes, naar to Tog holder rede til Afgang paa samme Spor, men skal i dette Tilfælde erstattes med mundtlig Afgangstilladelse, dog kun for saa vidt angaar det først afgaaende Tog.

Til Nr. 47 a og b.

Signal Nr. 47 (»A f g a n g«) gives altid ved Haandsignalet i Forbindelse med Fløjtesignalet og tilkendegiver for Lokomotivføreren, at Toget skal afgaa.

Fløjtesignalet med to eller flere korte Toner afgives kun, naar to eller flere Tog samtidigt opholder sig paa Stationen, og da saaledes at Fløjtesignalet med een kort Tone gælder det Tog, som har det laveste Tognummer, med to korte Toner det, som har det næstlaveste, og saa fremdeles. Et Statsbane-Plantog og et Statsbane-Særtog *med Nummer* regnes altid at have lavere Nummer end et Fremmedbanetog. Et Statsbane-Særtog *uden Nummer* regnes altid at have højst Nummer. Opholder flere Særtog uden Nummer sig samtidig paa en Station, skal Afgangsordren til dem altid gives mundtlig. Opholder flere Fremmedbanetog sig samtidig paa en Station, og holder de saaledes, at der er Mulighed for Forveksling af Afgangsordren, skal der gives mundtlig Afgangsordre. Til Arbejdstog, som opholder sig paa en Station samtidig med andre Tog, skal Afgangsordren altid gives mundtlig.

Reglen er at forstaa saaledes, at Antallet af korte Toner retter sig efter Numrene paa de paa Stationen *s a m t i d i g* tilstedeværende Tog, saaledes at der for det sidst

(Fortsættes Side 101.)

(Fortsat fra Side 98.)

b. Fløjtesignal.

— — — — — (— — — — — , — — — — — o. s. v.)
 En lang og een eller flere korte Toner.

c. Vækkersignal.

— — — — — En lang og en kort Ringning.

B. Færgeafgangssignal.

Nr. 48. »Afgang for Færgen«.

Et stærkt Slag paa Klokken ved Færgelejet.

(Fortsat fra Side 99.)

afgaaende Tog under alle Omstændigheder kun gives Fløjtesignal med een kort Tone.

Paa enkelte Stationer, hvor det ikke vil være muligt for en Togfører altid at være klar over Tognumrene for de Tog, der samtidigt opholder sig paa Stationen, kan det ved lokal Instruks bestemmes, at Fløjtesignal med flere korte Toner ikke kommer til Anvendelse.

Til Nr. 47c.

Signalet anvendes kun i elektriske Tog. Det afgives af Togformanden og gives som Vækkerringning i Førerrummet.

Til Nr. 48.

Signal Nr. 48 (»Afgang for Færgen«) tilkendegiver, at Færgen kan afgaa.

IX. ELEKTRISKE UNDERRETNINGS- SIGNALER

Signalerne gives med elektriske Klokkeværker eller med Vækkere.

Klokkesignalerne bestaar af *Enkeltslag*, *Dobbeltslag* eller *Tredobbeltslag*.

Nr. 49. »Meldingssignal for Tog med ulige Tognummer«.

1 Gang 5 Slag
eller

1 kortvarig Ringning.

Nr. 50. »Meldingssignal for Tog med lige Tognummer«.

2 Gange 5 Slag
eller

2 kortvarige Ringninger.

Underretningssignalerne skal afgives saaledes, at der imellem hver Afgivelse af 5 Slag (enkelte, dobbelte eller tredobbelte) gøres et Ophold paa $\frac{1}{4}$ Minut.

Til Nr. 49 og 50.

Signalerne Nr. 49 og 50 (*Meldingssignalerne*) tilkendegiver, at et Tog kan ventes, eller — paa den signaliserende Station — at et Tog er ved at afgaa. Signalerne afgives af Stationerne umiddelbart forinden Togafgang, og efter at Afmelding er foretaget. Paa Strækninger, hvor Meldingssignalerne afgives af Ledvogter- eller Blokposter, gives Signalet, naar Toget nærmer sig.

I Almindelighed gælder den Regel, at Signal Nr. 49 afgives for Tog, som i Køreplanen betegnes med ulige Tognumre, og Signal Nr. 50 for Tog, som betegnes med lige Tognumre. For et Tog uden Nummer afgives samme Meldingssignal som for andre Tog med samme Kørselsretning. Hvor der over en Strækning i samme Retning løber Tog med saavel lige som ulige Numre, fastsættes en Kørselsretning, for hvilken der afgives Signal Nr. 49 uanset Tognumret, Signal Nr. 50 gives da for alle Tog i modsat Retning — se Bilag 1. For Arbejds- og Hjælpetog, der ikke gaar til næste Station, for Draisiner af enhver Art og for Troljer gives intet Meldingssignal.

Naar paa en enkeltsporet Bane Signalerne Nr. 49 og 50 begge gives, forinden det først meldte Tog har passeret vedkommende Banestrækning, eller naar der er ringet for Tog fra den modsatte Side af den, hvorfra Toget kommer, skal Banepersonalet standse det kommende Tog og meddele Lokomotiv- og Togføreren Aarsagen til Standsningen.

Nr. 51. »Togindstillingssignal paa enkeltsporet Bane«.

3 Gange 5 Slag
eller

3 kortvarige Ringninger.

Nr. 52. »Togindstillingssignal paa dobbeltsporet Bane«.

3 Gange 5 Slag
givet to Gange med 2 Minutters Mellemrum
eller

3 kortvarige Ringninger,
givet to Gange med 2 Minutters Mellemrum.

Til Nr. 51 og 52.

Signalerne Nr. 51 og 52 (*Togindstillingssignalerne*) tilkendegiver, at det først ventede Tog er indstillet. Togindstillingssignalet træder i Stedet for Meldingssignalet for det indstillede Tog eller tilbagekalder et afgivet Meldingssignal. Signalet gives i samme Retning som Meldingssignalet og for indstillede Tog paa det Tidspunkt, da dette ellers skulde afgives, altsaa aldrig inden Togets planmæssige Afgangstid; Togindstillingssignalet maa endvidere aldrig gives, forinden de forudløbende med- eller modgaaende Tog har forladt Banestykket, hvorover der ringes.

Paa Strækninger, hvor Meldingssignalet afgives af Ledvogter- og Blokposter, skal Togindstillingssignalet straks afgives videre af en Post, naar denne har modtaget Signalet.

Signalerne anvendes:

1. Naar et Plan- eller Særtog er aflyst.
2. Naar Krydsning mellem to Tog forlægges, *efter at der er ringet* for det Tog, som oprindeligt skulde have kørt først over Banestykket.
3. Naar et Tog, for hvilket der er ringet, er vendt tilbage fra den fri Bane til den Station, det sidst har forladt, og en Krydsning med et modgaaende Tog henlægges hertil.
4. Naar et Arbejdstog indstilles, efter at der er ringet for det.

Til de Ledvogterposter, som er forsynet med Telefon, kan i det Omfang, det er *gørligt*, Meddelelse om skete Togindstillinger gives *telefonisk*.

Signalerne benyttes ikke, naar et Tog er aflyst ved skriftlig eller trykt Ordre — herunder Særtogsanmeldelser — med Angivelse af, at Ledbevogtningen er underrettet. Signalerne benyttes heller ikke, naar regelmæssig Drift er aflyst.

Nr. 53. »Toggangsstillingssignal«.

3 Gange 5 Slag,
givet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters
Mellemrum
eller
3 kortvarige Ringninger,
givet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters
Mellemrum.

Nr. 54. »Alarmsignal«.

6 eller flere Gange 5 Slag
eller
6 eller flere kortvarige Ringninger.

Til Nr. 53.

Signal Nr. 53 (»Toggangsstillingssignal«) tilkendegiver, at Banestykket ikke vil blive befaret før Kl. 5⁰⁰ næste Morgen.

Signalet anvendes kun, naar regelmæssig Drift er aflyst, og gives da daglig, naar Døgnets sidste Tog har passeret Strækningen indtil næste Station, til hvilken der ringes. Signalet gives aldrig inden Kl. 16. Døgnet regnes i denne Forbindelse fra Kl. 5 til Kl. 5.

Signalet gives i samme Retning som Signal Nr. 49 (»Meldingssignal for Tog med ulige Tognummere«) og aldrig, forinden de forudgaaende med- og modgaaende Tog har forladt den Strækning, hvorover der ringes.

Paa Strækninger, hvor Meldingssignalet afgives af Ledvogter- og Blokposter, skal Toggangsstillingssignalet straks afgives videre af en Post, naar denne har modtaget Signalet.

Til de Ledvogterposter, som er forsynet med Telefon, kan i det Omfang, det er gør ligt, Meddelelse om Toggangens Indstilling gives *telefonisk*.

Til Nr. 54.

Signal Nr. 54 (»Alarmsignal«) tilkendegiver, at der paa det paagældende Banestykke er hæ ndt noget usædvanligt, der kan medføre *Fare*, f. Eks. at der ved en Fejl er kommet to Tog imod hinanden paa samme Spor.

Paa Strækninger, hvor Meldingssignalet afgives af Ledvogter- og Blokposter, skal Alarmsignalet straks afgives videre af en Post, naar denne har modtaget Signalet.

Naar Signalet lyder, skal alle Overkørsler lukkes, Tog standses eller tilbageholdes og underrettes, og Personalet skal anstrenge sig for at opdage og afværge den truende *Fare*.

Signalet maa ikke gives, naar Faren forøges ved Togenes Standsning, altsaa f. Eks. ikke naar løse Vogne følger efter et Tog.

X. LYDSIGNALER FRA LOKOMOTIVET

A. Fløjtesignaler.

Nr. 55. »Giv Agt«.

— En lang Tone.

Nr. 56. »Brems«.

— — — Tre korte Toner.

Til A.

Om Fløjtesignaler, som under Rangering afgives fra Lokomotivet som Svar paa modtagne Rangersignaler, se Afsnittet om Rangersignaler.

Til Nr. 55.

Signal Nr. 55 (» *G i v A g t* «) tilkendegiver, at Lokomotivføreren vil henlede Opmærksomheden paa Tøget f. Eks. for at advare Personer, der færdes paa Bane. Naar det gives i skruebremsede Tog, skal Togpersonalet være opmærksom paa, om det skulde blive efterfulgt af Bremsesignal.

Signalet skal altid gives i følgende Tilfælde:

- naar » *G i v A g t* «-Mærker passeres og da efter de i de forklarende Bestemmelser til disse Mærker indeholdte særlige Forskrifter;
- naar paa dobbeltsporet Bane to mødende Tog er hinanden i Sigte. Signalet gives da fra begge Tog for at advare Togpersonale, der maatte befinde sig paa Togenes Løbebrædder;
- naar Adgangen fra Perron til et holdende Tog sker over et ind-, ud- eller gennemkørende Togs Togvej. Signalet gives da ved at lade Fløjten lyde dæmpet under Passagen af det holdende Tog;
- naar et paa fri Bane standset Tog vil tilbagekalde en udstillet Dækningspost.

Til Nr. 56.

Signal Nr. 56 (» *B r e m s* «) tilkendegiver!

Nr. 57. »Brems alene med Skruebremse«.

— — — En lang og to korte Toner.

Nr. 58. »Løs Bremsen«.

— — To korte Toner.

a. for skruebremsede Tog,

at de betjente Bremses i Toget skal spændes. Anvendes det gentagne Gange efter hinanden, betyder det, at en *Farsituation* foreligger, og at Toget derfor uopholdelig skal søges bragt til Standsning med alle-til Raadighed staaende Midler.

b. for helt eller delvis luftbremsede Tog,

at hele det i Toget tjenestegørende Togpersonale uopholdelig skal betjene forhaandenværende Konduktørventiler, Bremschaner, Luftklapper eller Nødbremsetræk paa forskellige Steder i Toget, ligesom Bremsning med Skruebremsen i den ikke luftbremsede Togdel skal iværksættes. Fortrinsvis skal den Konduktørventil eller Bremschane, som er bagest i Toget, betjenes, hvad enten den er i samme Vogn som Slutbremsen eller ikke, og navnlig skal dette altid ske, naar Signalet »*Brems*« gives ved Indkørslen til »*farlige Stationer*«. Hvis Lokomotivføreren gentager Bremsesignalet, er Bremsen i Uorden, og Skruebremserne i den luftbremsede Togdel skal da tillige uopholdelig betjenes. Togpersonalet maa ikke forlade Konduktørventilerne (Bremschanerne), eventuelt Skruebremserne, før Toget er standset helt.

Til Nr. 57.

Signal Nr. 57 (»*Brems alene med Skruebremsen*«) anvendes kun i delvis luftbremsede Tog og tilkendegiver, at de betjente Bremses skal spændes i den Del af Toget, som alene betjenes med Skruebremse.

Til Nr. 58.

Signal Nr. 58 (»*Løs Bremsen*«) tilkendegiver, at alle Bremses i Toget skal løsnes.

Nr. 59. »Skyd paa«.

— — En lang og en kort Tone.

Nr. 60. »Færdig til Indkørsel«.

- — En kort og en lang Tone.

Nr. 61. »Mandskab til Hjælp«.

— — To eller flere lange Toner.

Til Nr. 59.

Signal Nr. 59 (»*Skyd paa*«) gives ved Togets Afgang af Togmaskinens Lokomotivfører til Underretning for et Skydelokomotiv. Naar dette Signal er opfattet af Føreren paa Skydelokomotivet, skal han samtidig med, at han forsigtig sætter Damp til, gentage Signalet, og først efter at have modtaget dette Signal maa Lokomotivføreren paa Togmaskinen sætte i Gang.

Til Nr. 60.

Signal Nr. 60 (»*Færdig til Indkørsel*«) tilkendegiver, at et Tog foran en Station venter paa Tilladelse til Viderekørsel. Endvidere anvendes Signalet foran et Billetsalgsssted eller Trinbræt, naar Lokomotivføreren ønsker Tilkendegivelse fra Togpersonalet, om der er Rejsende eller Gods at afsætte.

Til Nr. 61.

Signal Nr. 61 (»*Mandskab til Hjælp*«) tilkendegiver, at Lokomotivføreren ønsker Hjælp f. Eks. til Betjening af en Drejeskive, et Sporskifte eller lignende.

Anvendt *efter Standsning paa fri Bane* tilkendegiver det, at forreste Mand af Togpersonalet skal skynde sig hen til Lokomotivet.

Signalet skal altid afgives, naar Luftbremsen er sat i Virksomhed uden Lokomotivførers Foranledning.

Anvendt *efter Afgangstilladelse*, men forinden Togets Igangsætning, tilkendegiver det, at Udkørsels-signalet (eller Togvejssignalet for Udkørsel) ikke kan ses fra Lokomotivet, og at Lokomotivføreren derfor skal have anden Udkørselstilladelse.

Anvendt *efter Igangsætning* af et Tog, som ikke er helt igennem luftbremset, tilkendegiver det, at Slut-signalet ikke kan ses fra Lokomotivet, og Togpersonalet derfor straks skal undersøge, om Toget er sprængt.

B. Klokkesignal.

Nr. 62. »Giv Agt«.

En vedholdende Ringning.

Til Nr. 62.

Signal Nr. 62 (»Giv Agt«) tilkendegiver, at Lokomotivføreren (Rangerføreren) vil henlede Opmærksomheden paa Toget for at advare Folk, der færdes paa eller ved Sporet. Signalet anvendes navnlig paa Havnebaner, Havnepladser og lignende Steder.

XI. KENDINGSSIGNALER.

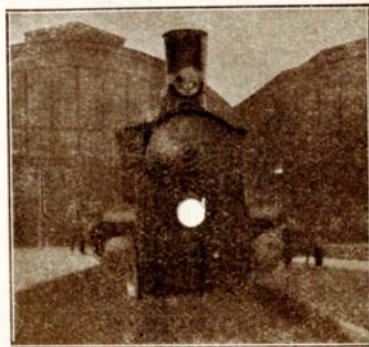
A. Kendingssignaler paa Tog og disses Lokomotiver.

Nr. 63. »Almindeligt Kendingssignal for Plan- og Særtog«.

Ved Dag.

I Mørke.

Intet Signal.



Et hvidt Lys paa Lokomotivet.

Til A.

Kendingssignaler er anbragt paa den Ende af Lokomotivet (Tenderen), som er modsat Vognrækken, og aftages ikke under Togets Rangering paa Stationer. Fra den anden Ende af Lokomotivet vises i Mørke hvidt Lys, naar Lokomotivet under Rangering paa Mellemstationer *planmæssigt* frakobles samt altid under Lokomotivets Kørsel til og fra Togstammen paa Udgangs- og Endestationer.

Medfører Lokomotivet ikke Vogne, føres Kendingssignalet paa den Ende, som er forrest i Kørselsretningen. Kendingssignalet flyttes dog ikke, saafremt Lokomotivet paa fri Bane maa føres tilbage.

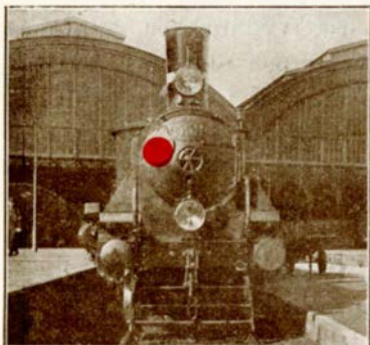
For Tog, der fremføres af Motorvogne, og for enkeltkørende Motorvogne gælder tilsvarende Bestemmelser.

Lokomotivføreren er ansvarlig for, at Togene fører de foreskrevne Kendingssignaler.

Skal Togets Kendingssignaler ændres, skal Togføreren give Lokomotivføreren Underretning herom.

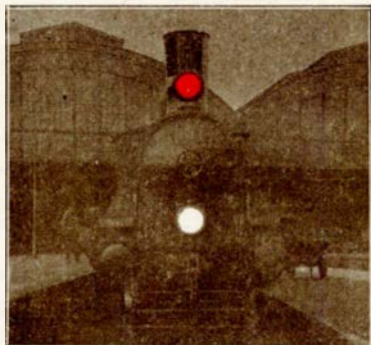
Nr. 64. »Særligt Kendingssignal for Plan- og Særtog, som paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor«.

Ved Dag.



En rund rød Skive paa Lokomotivet.

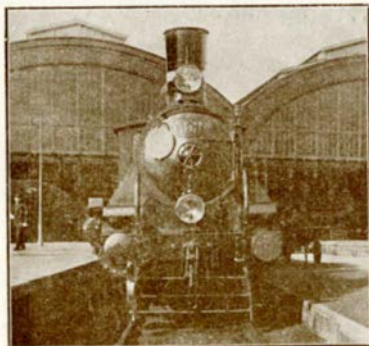
I Mørke.



Et rødt Lys over et hvidt Lys paa Lokomotivet.

Nr. 65. »Kendingssignal for Arbejds- og Hjælpetog«.

Ved Dag.



En rund hvid Skive paa Lokomotivet. Anbringes dog ikke paa Sneplovstog.

I Mørke.



Et hvidt Lys over et hvidt Lys paa Lokomotivet. Paa Sneplovstog anbringes kun eet hvidt Lys.

Til Nr. 64.

Signal Nr. 64 (»Særligt Kendingssignal for Plan- og Særtog, som paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor«) anvendes kun, naar der paa dobbeltsporet Bane er etableret Enkeltspordrift, og det anvendes ikke paa særlige Arbejdstog, Sneplovtog, Hjælpetog paa det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes, og paa Tog herunder Skydelokomotiver, der føres tilbage.

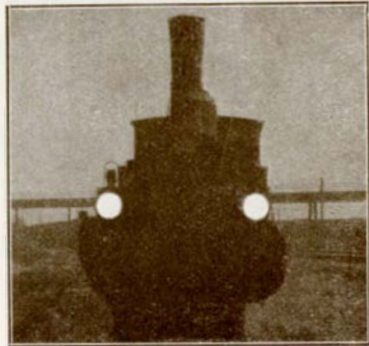
B. Kendingssignaler paa Lokomotiver der benyttes til Rangering uden tilsluttende Togfremførelse.

Nr. 66. »Kendingssignal for Rangerlokomotiver«.

Ved Dag.

I Mørke.

Intet Signal.



To hvide Lys i hver Ende.

Nr. 67. »Kendingssignal for Toglokomotiver«.

Ved Dag.

I Mørke.

Intet Signal.



Et hvidt Lys i hver Ende.

Til B.

Signalerne føres ogsaa paa fri Bane af et Lokomotiv, der benyttes til *Skydelokomotiv*. Naar *Skydelokomotivet* ikke gaar med til næste Station, benyttes samme Signaler under Tilbagekørslen.

Til Nr. 66.

Rangertraktorer fører Signal Nr. 66 (»Kendingssignal for Rangerlokomotiver«).

C. Kendingssignal paa Draisiner,
Troljer o. l.

Nr. 68. »Kendingssignal for Draisiner, Troljer o. l.«

Ved Dag.

I Mørke.

Intet Signal.

Paa enkeltsporet
Bane *rødt Lys* saavel
fremad som bagud. Paa
dobbeltsporet Ba-
ne *rødt Lys* i den Ret-
ning, hvorfra Tog kan
ventes paa samme Spor,
og *hvidt Lys* i modsat
Retning.

Til C.

Signal Nr. 68 (»Kendingssignal for Draisiner, Troljer o. l.«) føres ogsaa paa Materialvogne, Skinnecy클er o. l. Køretøjer.

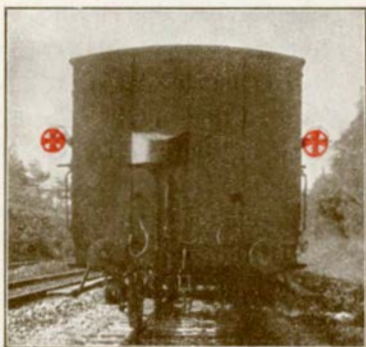
Paa Banestrækninger, hvor flere Baner løber jævnsides, føres Kendingssignalet efter de samme Regler, men for at undgaa at standse et Tog paa andet Spor ved at vise *rødt Lys* mod dette skal man i betimelig Tid, forinden Toget kan ventes, standse Køretøjet, sætte det af Spor og dække det *røde Lys*, indtil Toget er kørt forbi. Hvor dette ikke kan lade sig gøre eller skønnes at medføre for store Ulemper, er det tilladeligt alene at standse Køretøjet og dække *Lysene* under Iagttagelse af fornøden Agtpaagivenhed.

Af Hensyn til Orienteringen fremefter i Mørke kan paa Motordraisiner det *røde Lys*, der vises fremad, suppleres med *hvidt Lys*, Enkelt- eller Dobbelt-*Lys*, og det *hvide Lys*, der vises fremad, naar der paa dobbeltsporet Bane køres paa højre Spor, indrettes som Dobbelt-*Lys*.

XII. SLUTSIGNALER PAA TOG

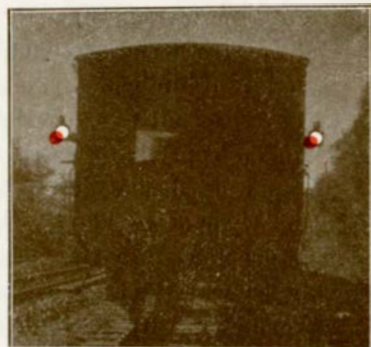
Nr. 69. »Almindeligt Slutsignal«.

Ved Dag.



Paa hver Side af Togets sidste Køretøj *en gennembrudt rødmalet Skive.*

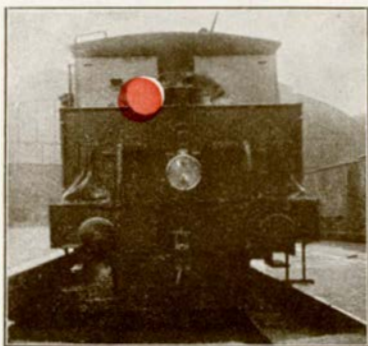
I Mørke.



Fra hver Side af Togets sidste Køretøj *hvidt Lys* mod Lokomotivet og *rødt Lys* i modsat Retning.

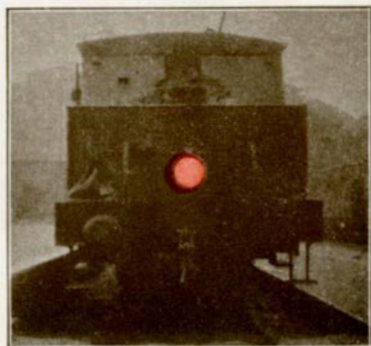
Nr. 70. »Slutsignal for enkeltkørende Lokomotiv — Damp- eller Diesellokomotiv — (tom Maskine)«.

Ved Dag.



En rød Skive bagud.

I Mørke.



Et rødt Lys bagud.

Til Nr. 69.

Signal Nr. 69 (»Almindeligt Slutsignal«) tilkendegiver saavel for Tog- og Lokomotivpersonalet som for Stations- og Strækningspersonalet, at Toget ikke er sprængt. Signalet er anbragt paa bageste Ende af Togets sidste Køretøj eventuelt ved Anvendelse af Signalplanke og anvendes paa alle Tog, — herunder enkeltkørende Motorvogn — der ikke skal føre Signal Nr. 70.

Til Nr. 70.

Signal Nr. 70 (»Slutsignal for enkeltkørende Lokomotiv — Damp- eller Diesellokomotiv — (tom Maskine)«) tilkendegiver for Stations- og Strækningspersonalet, at Lokomotivet ikke har skullet medføre Vogne. To sammenkoblede tomme Maskiner, begge under Damp, fører Signal Nr. 70. Reglen om, at Slutsignalet vises bagud, skal forstaas saaledes, at det skal vises fra den Ende af Lokomotivet, som er bagest i Kørselsretningen. Slutsignalet flyttes dog ikke, saafremt Lokomotivet paa fri Bane maa føres tilbage.

Nr. 71. »Særligt Slutsignal paa elektriske Tog
og paa Lyntog«.

Ved Dag og i Mørke.



Paa hver Side af Gavlen af Togets sidste Køretøj et
rødt Lys bagud. Endvidere umiddelbart under Vogn-
taget et brandgult Lys bagud.

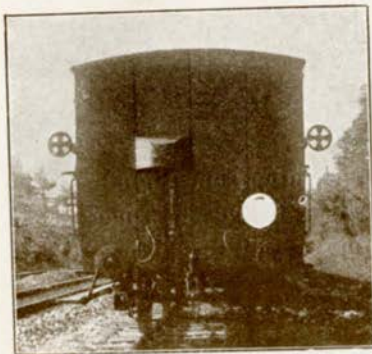
Til Nr. 71.

Signal Nr. 71 har samme Betydning som Signal Nr.
69 eller Nr. 70, men tilkendegiver tillige, at Toget er
et elektrisk Tog eller et Lyntog.

XIII. UNDERRETNINGSSIGNALER PAA TOG, LOKOMOTIVER OG VOGNE

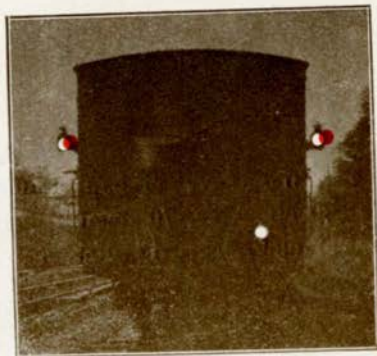
Nr. 72. »Særtog kommer i samme Retning«.

Ved Dag.



En rund hvid Skive
bag paa sidste Køretøj.

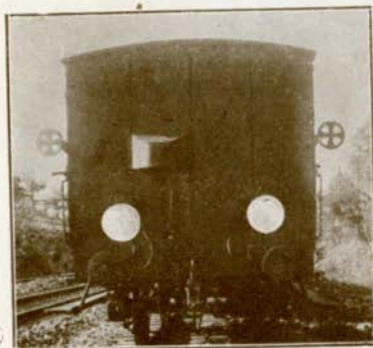
I Mørke.



Et hvidt Lys bag paa
sidste Køretøj.

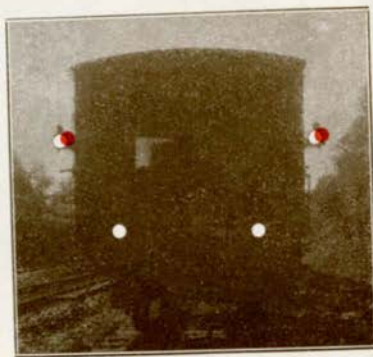
Nr. 73. »Særtog kommer i modsat Retning«.

Ved Dag.



To runde hvide Skiver
bag paa sidste Køretøj.

I Mørke.



To hvide Lys bag paa
sidste Køretøj.

Til XIII.

Underretningssignalerne overflødig gør ikke Anvendelsen af Slutsignaler.

Til Nr. 72 og 73.

Signalerne tilkendegiver, at Særtog kommer i den ved Signalet angivne Retning, forinden noget andet Plantog passerer det Spor, hvorpaa det signaliserende Tog kører.

Signalisering af Særtog paa dobbeltsporet Bane sker ved det nærmest forud løbende Plan- eller Særtog paa samme Spor, med mindre Forholdene umuliggør en saadan Signalisering, i hvilket Tilfælde Signalisering ved Tog i modsat Retning (Signal Nr. 73) benyttes. Lyntog fører dog ikke Underretningssignaler.

Stationen er ansvarlig for, at Togføreren faar Ordre til at anbringe Underretningssignalerne paa Toget.

Togføreren er ansvarlig for Underretningssignalernes Anbringelse og Nedtagning.

Naar et Tog skal føre Signal for Særtog fra en Station, paa hvilken Toget ikke skal standse, skal Signalet saa vidt muligt være paasat, inden Perronen passeres. Naar et Tog skal føre Signal for Særtog indtil en Station, paa hvilken Toget ikke skal standse, skal Signalet bibeholdes, indtil Perronen er passeret.

Ved Krydsningsforlægning mellem et forsinket Særtog og et andet Tog fører det sidstnævnte Tog Signal Nr. 73, selvom Særtoget herved bliver signaliseret 2 Gange.

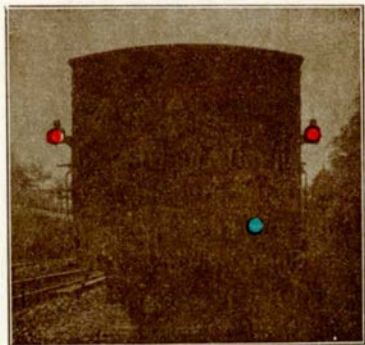
Paa Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres — se Bilag 2 — har Signalerne Nr. 72 og 73 ingen Gyldighed, selv om de undtagelsesvis føres af Hensyn til Signaliseringen paa de tilstødende Strækninger.

Nr. 74. »Toget overhales«.

Ved Døg.

I Mørke.

Intet Signal.



*Et grønt Lys bag paa
sidste Køretøj.*

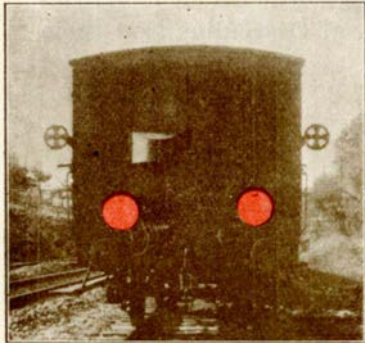
Til Nr. 74.

Signalet tilkendegiver, at det holdende Tog skal overhales.

Signalet vises paa Overhalingsstationen mod Tog, som ikke forud er underrettet om, at Overhaling skal finde Sted paa Stationen.

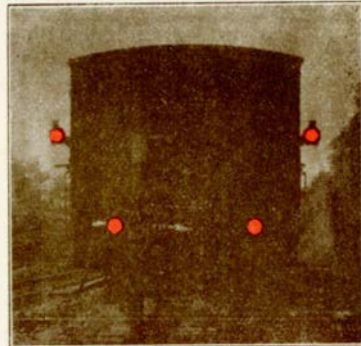
Nr. 75. »Arbejdstoget (Skydelokomotivet) gaar ikke til næste Togfølgestation«.

Ved Dag.



To runde røde Skiver bag paa sidste Køretøj.

I Mørke.



To røde Lys bag paa sidste Køretøj.

Nr. 76. »Færdig i Pakvognen«.

Ved Dag.



Et hvidt Flag vist fra Pakvognen.

I Mørke.



Et hvidt Lys vist fra Pakvognen mod Togføreren.

Til Nr. 75.

Signal Nr. 75 (»Arbejdstoget (Skydelokomotivet) gaar ikke til næste Togfølgestation«) vises fra et Skydelokomotiv, kun naar Lokomotivet kører ud over Stationsgrænsen.

Stationen er ansvarlig for, at Togføreren faar Ordre til at anbringe Underretningssignalet paa Toget.

Togføreren er ansvarlig for Underretningssignalets Anbringelse og Nedtagning.

Til Nr. 76.

Signal Nr. 76 (»Færdig i Pakvognen«) tilkendegiver for Togføreren, at Arbejdet ved Godsets Ind- og Udlæsning er tilendebragt. Signalet gives mod den Perron, hvorfra Toget ekspederes.

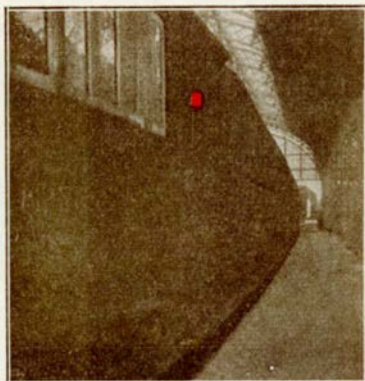
Nr. 77. »Flytning af Vogne forbudt«.

Ved Dag.



Rødt Flag vist fra
begge Sider af en Vogn i
Toget.

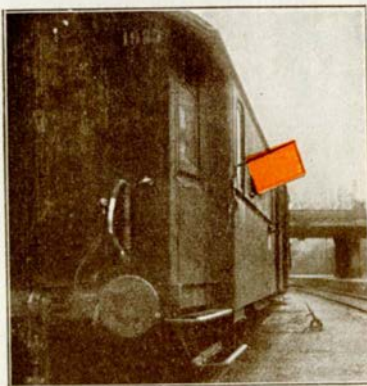
I Mørke.



Rødt Lys vist fremad
og bagud fra begge Sider
af en Vogn i Toget.

Nr. 78. »Ranger forsigtigt med Postvognen«.

Ved Dag.



Brandgult Flag
vist fra begge Sider af en
Postvogn.

I Mørke.



Brandgult Lys vist
fremad og bagud fra beg-
ge Sider af en Postvogn.

Til Nr. 77.

Signal Nr. 77 (»Flytning af Vogne forbudt«) tilkendegiver, at Toget under ingen Omstændigheder maa sættes i Bevægelse, samt at Rangering henimod den Del af Toget, hvori den paagældende Vogn befinder sig, skal foregaa med stor Forsigtighed.

Signalet gives under Togenes Ophold ved Perron fra Kedelvogne, som vandforsynes, fra Akkumulatorvogne under Opladning og fra Vogne, under hvilke der arbejdes.

Signalet anbringes af Togpersonalet, men kan dog bortfalde, naar der paa anden Maade er tilvejebragt Sikkerhed mod Vognenes Flytning.

Naar Signalet anvendes, fordi der arbejdes under en Vogn i Toget, skal der som yderligere Sikkerhedsforanstaltning posteres en Mand ved Togstammen for at advare det Personale, der arbejder under Vognen.

Til Nr. 78.

Signal Nr. 78 (»Ranger forsigtigt med Postvognen«) tilkendegiver, at der opholder sig Postpersonale i Vognen, hvorfor Rangering med eller mod denne skal ske med Forsigtighed.

Signalet anvendes ikke fra Postvogne, der er indlemmet i Tog.

Signalet anbringes af Postpersonalet.

XIV. FASTE MÆRKER.

Nr. 79. »Giv Agt« Mærker.

a)



En hvid Skive med rød Kant og med Paaskrift
»Giv Agt«.

b)



En hvid Skive med rød Kant og med Paaskrift
»Giv Agt« samt med rød Skraastreg.

Til Nr. 79.

Mærkerne er anbragt paa Banens højre Side tæt op
til Profilet.

Til Nr. 79 a.

Mærket tilkendegiver, at Lokomotivføreren altid skal
give Signal Nr. 55 (Fløjtesignal »Giv Agt«), naar han
passerer Mærket.

Til Nr. 79 b.

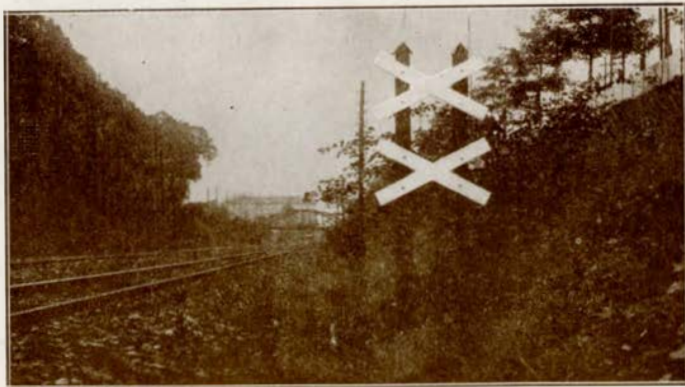
Mærket tilkendegiver, at Lokomotivføreren i usigtbart
Vejr skal give Signal Nr. 55 (Fløjtesignal »Giv
Agt«), naar han passerer Mærket.

c)



En hvid Skive med rød Kant og med Paaskrift »Giv Agt« samt over denne en rød og hvid Tværplade.

Nr. 80. »Kendingsmærke for Holdsteder uden Sidespor og uden Hovedsignaler samt for Billetsalgssteder og Trinbrætter«.



To over hinanden anbragte hvide Kryds.

Til Nr. 79 c.

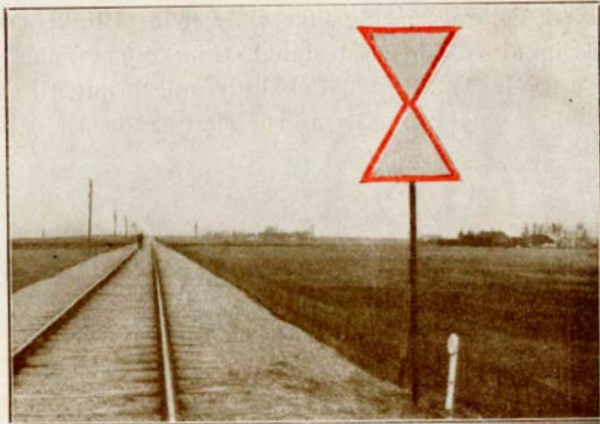
Mærket tilkendegiver, at Lokomotivføreren, naar det bagved Mærket værende Kontrolsignal for Advarselssignal ved Vejoverskæring ikke viser hvidt Blinklys, skal give Signal Nr. 55 (Fløjtesignal »G i v A g t«), naar han passerer Mærket. Signalet skal gives uafbrudt, til Overkørslen er naaet, og Bremserne skal sættes i Virksomhed.

Til Nr. 80.

Mærket tilkendegiver Tilstedeværelsen af et Holdsted uden Sidespor og uden Hovedsignaler, et Billetsalgssted eller Trinbræt 500 m bag ved Mærket.

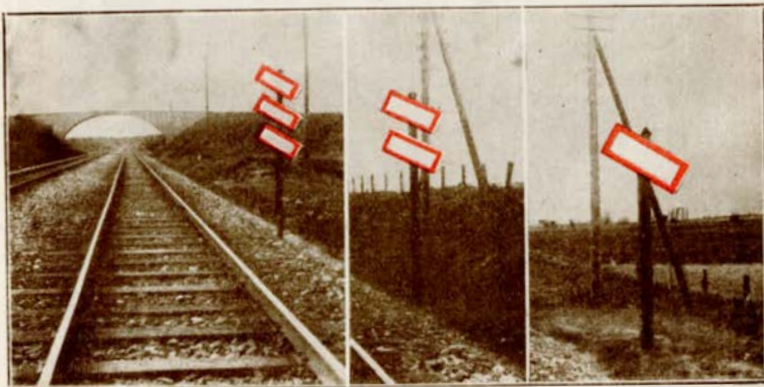
Mærket er anbragt paa Banens højre Side tæt op til Profilet.

Nr. 81. »Kendingsmærke for Holdsteder med Side-
spor, men uden Hovedsignaler«.



To over hinanden anbragte *trekantede hvide*
skiver med rød Kant og med Spidserne mod hin-
anden.

Nr. 82. »Afstandsmærker«.



1, 2 og 3 *skrautstillede hvide Skiver* med
rød Kant.

Til Nr. 81.

Mærket tilkendegiver Tilstedeværelsen af et Holde-
sted uden Hovedsignaler, og hvis yderste Sporskifte lig-
ger 500 m bag ved Mærket.

Mærket er anbragt paa Banens højre Side tæt op til
Profilet.

Til Nr. 82.

Mærkerne tilkendegiver, at Afstanden til en Stations
Indkørselssignal er henholdsvis 1000, 800 og 600 m.

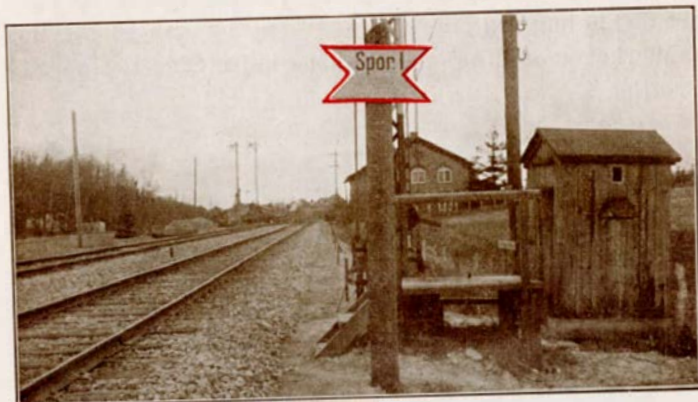
Mærkerne er anbragt foran alle Togfølgestationer.

Et eller flere af Mærkerne bortfalder dog, saafremt
de ved at opstilles i foreskreven Afstand vilde komme
til at staa paa et Omraade, som dækkes af Indkørsels-
signaler.

Mærkerne er anbragt paa Banens højre Side tæt op
til Profilet.

Nr. 83. »Kendingsmærke for farlige Stationer«.

a) For Damptog.



En *aflang, hvid Skive* med rød Kant, forsynet med Indskæring i begge Ender.

b) For elektriske Tog.



En *trekantet, brandgul Skive* med rød Kant.

Til Nr. 83 a.

Mærket tilkendegiver, at Indkørslen paa en eller flere af Stationens Togveje skal ske med Forsigtighed, da der kun er ringe Sporlængde fra Togets normale Standsningssted til et paafølgende Farepunkt (Stoppere, Berøring med fjendtlige Togveje o. l.).

Paa Mærket er det eller de Spor, for hvilke det gælder, angivet med sorte Tal. Hvor ingen Sporangivelse findes, gælder Nedsættelsen samtlige Indkørselstogveje.

For skruebremsede Tog og luft- og skruebremsede Tog maa Hastigheden ved Passage af Stationsgrænsen i intet Tilfælde overskride 30 km/T., naar Indkørselen sker til farlig Togvej.

Mærket anbringes paa eller ved Indkørselssignalet.

Til Nr. 83 b.

Mærket tilkendegiver, at Indkørslen skal ske med Forsigtighed, da der kun er ringe Sporlængde fra Togets normale Standsningssted til et paafølgende Farepunkt (Stoppere, Berøring med fjendtlige Togveje o. l.). Signalet efterfølges altid af Signal Nr. 41 Type b med Hastighedsangivelse, opstillet mindst 150 m fra det normale Standsningssted.

Mærket anbringes paa eller ved Indkørselssignalet.

Nr. 84. »Rangergrænsemærke«.



En kvadratisk, skraatstillet, hvid Skive med rød Kant.

Nr. 85. »Stopmærke for indkørende Tog«.



En trekantet hvid Flade med Paa*krift »Stop«.

Til Nr. 84.

Mærket tilkendegiver Grænsen, udover hvilken der ikke maa rangeres i Hovedsporene.

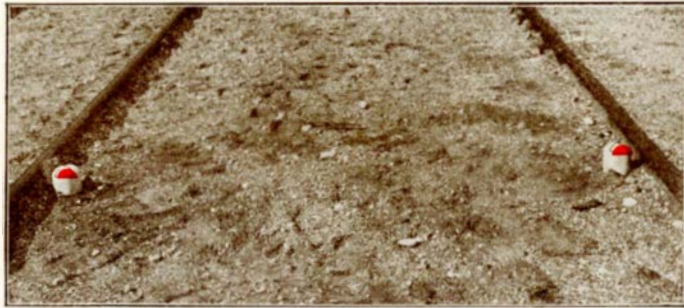
Mærket er anbragt paa Togfølgestationer 50 m indenfor Indkørselssignalet og er opstillet paa Banens højre Side set fra Stationen.

Til Nr. 85.

Mærket tilkendegiver, hvor langt et indkørende Tog maa køre frem i Togvejen.

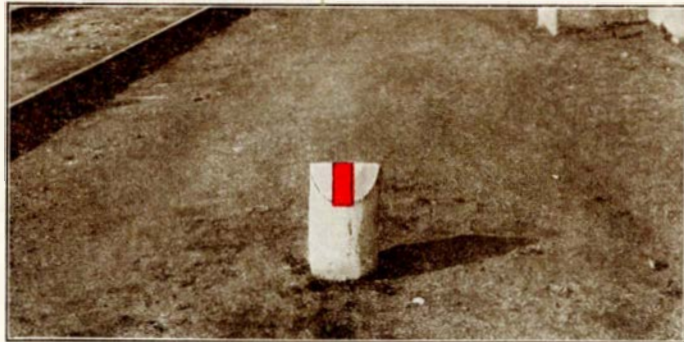
Mærket er opstillet til højre for Togvejen og bestaar af en trekantet Lygte med transparent Flade mod Tøget. Lygten holdes tændt i Mørke.

Nr. 86. »Frispormærke«.



Røde og hvide Mærker.

Nr. 87. »Grænsemærke mellem Maskin- og Trafiktjenestens Omraade«.



En lav, rund, hvid Pæl foroven skraat afskaaret fra to Sider og med en rød Stribe tværs over Ryggen.

Til Nr. 86.

Mærket tilkendegiver, hvor langt et Køretøj (Pufferne) kan føres frem paa det ene Spor uden at hindre den fri Anvendelse af det andet Spor.

Mærket, der er anbragt mellem sammenløbende Spor, kan bestaa af en aflang Klods eller lignende, der er anbragt midt imellem Sporene, eller af to Porcelænsklokker, der er anbragt mellem Sporene tæt op til Skinnernes udvendige Sider.

Til Nr. 87.

Mærket tilkendegiver Grænsen mellem et Sporomraade, paa hvilket Rangeringen ledes af Stationspersonalet, og et Sporomraade, paa hvilket Rangeringen ledes af Maskintjenestens Personale.

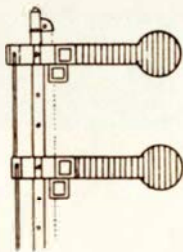
Pælen anbringes med Ryggen vinkelret paa Sporet.

XV. SIGNALFORMER, SOM EFTER- HAANDEN BORTFALDER.

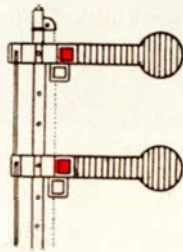
A. Hovedsignaler.

Nr. 101. »Stop«. (Udkørsel forbudt fra alle Spor).

Ved Dag.



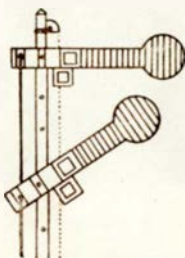
I Mørke.



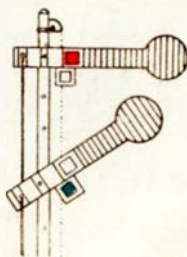
Armene vandrette. Røde Lys over hver-
andre.

Nr. 102. »Kør«. (Udkørsel tilladt fra Togvejssporet
længst til højre).

Ved Dag.



I Mørke.



Nederste Arm skraut
opad. De andre Arme
vandrette.

Nederste Lys grønt.
De andre Lys røde.

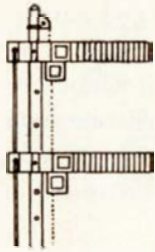
Til A.

For Signalernes Betydning gælder de i Afsnit I A an-
givne Bestemmelser, dog med den Undtagelse, at Udkør-
selssignalerne fra forskellige Spor til samme Banelinie
her er samlede paa en fælles Mast. Nederste Arm gælder
da for Togvejen længst til højre og den næstnederste
Arm for Togvejen umiddelbart til venstre for denne og
saa fremdeles.

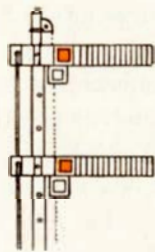
B. Togvejssignaler.

Nr. 103. »Ingen Togvej farbar for Tog«.

Ved Dag.



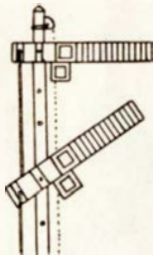
I Mørke.



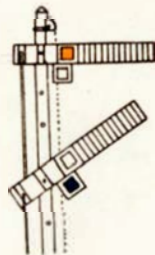
Armene vandrette. Brændgule Lys over hverandre.

Nr. 104. »Togvejen farbar for Tog«. (Kørsel tilladt paa Togvejssporet længst til højre).

Ved Dag.



I Mørke.



Nederste Arm skraat opad. De andre Arme vandrette.

Nederste Lys grønt. De andre Lys brændgule.

Til B.

For Signalernes Betydning gælder de i Afsnit I C angivne Bestemmelser, dog med den Undtagelse, at Signalarmen gældende for de forskellige Togveje her er samlede paa en fælles Mast. Nederste Arm gælder da for Togvejen længst til højre og den næstnederste Arm for Togvejen umiddelbart til venstre for denne og saa fremdeles.

C. 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 Afgigelsen 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 blaa violet 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.

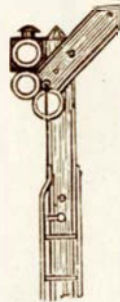
Nr. 110. »Sporskiftet stillet til lige Spor«.

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.

Signaliseringsforskrifter.

XVI. SIGNALGIVNING FOR IND-, UD-, GENNEM- OG FORBIKØRENDE TOG.

A. Indkørsel.

Signalgivning for Indkørsel maa først foretages, naar Tog ventes.

For saa vidt Signalerne ikke indstilles samtidigt, skal Indstillingen ske i følgende Orden i det Omfang, de paagældende Signaler forefindes:

Togvejssignalet for Indkørsel stilles paa »*Tog-
vejen farbar for Tog*«.

Indkørselssignalet stilles paa »*Kør*«.

Det fremskudte Signal stilles paa »*Hovedsig-
nalet viser »Kør« eller »Kør igen-
nem*«.

Naar Toget er standset paa Stationen, eller — paa visse Stationer efter særlig Instruks — naar det er passeret de Sporskifter, som er underlagt Signalposten, skal Signalerne uopholdelig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, eller naar det vides, at Toget ikke er afgaaet fra nærmest bagved liggende Station eller Holdsted, maa Signalerne tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt. Signalerne tages tilbage i modsat Orden af den, hvori de stilles.

Saafremt det under et planmæssigt standsende Togs Indkørsel vil være nødvendigt at holde Indkørselssignalet paa »*Stop*«, hvilket f. Eks. altid skal ske, naar Toget skal tages ind paa belemret Spor, eller Lokomotivføreren skal have Underretning om ændret Sporbenyttelse, skal Toget rangeres ind — jfr. dog det nedenfor omtalte Tilfælde, hvor Indkørselssignalet kun kan vise »*Stop*«.

Saafremt et ellers planmæssigt gennemkørende Tog skal standses paa Stationen, sker dette ved følgende Signalgivning:

Der vises Signal Nr. 1 (*»Stop«*) fra indkørselsmasten, og først naar Lokomotivføreren har givet Signal Nr. 60 (*»Færdig til Indkørsel«*), forandres Signalet til Nr. 2 (*»Kør«*). Stationsbestyreren viser derefter Signal Nr. 28 (Haandsignal *»Stop«*) mod Toget samtidigt med, at der fra Udkørselssignalet — hvis et saadant forefindes — vises Signal Nr. 1 (*»Stop«*). Haandsignalet skal i dette Tilfælde vises om Dagen med Flag og i Mørke med Lygte i eller ved det Spor, hvorpaa Toget kører ind.

Saafremt et planmæssigt gennemkørende Tog skal have overrakt en Meddelelse, der ikke kræver, at Toget standses, f. Eks. Fribaneordre, Krydsningsmeddelelse, Tilladelse til Udkørsel, naar Udkørsel ikke kan vises, m.m., sker dette ved følgende Signalgivning:

Der vises Signal Nr. 1 (*»Stop«*) fra Indkørselsmasten, og først naar Lokomotivføreren har givet Signal Nr. 60 (*»Færdig til Indkørsel«*), forandres Signalet til Nr. 2 (*»Kør«*). Der vises i dette Tilfælde ikke Haandsignal *»Stop«* mod Toget, men Stationsbestyreren overrækker Meddelelsen til Lokomotivføreren under Togets langsomme Forbikørsel. Signalet maa dog ikke stilles paa *»Kør«*, forinden Betingelse for, at Udkørsel kan finde Sted, er opfyldt (Deblokering, Tilbage melding modtaget, Udkørselstogvejen indstillet, fri Bane etc.).

Naar Overrækkelse af Meddelelsen har fundet Sted, kan Toget fortsætte sin Fart, og der gives i dette Tilfælde ikke Afgangssignal fra Stationen eller Togføreren.

Saafremt Togvejssignalet midlertidig er utjenstdygt

ligt, saaledes at det kun kan vise Signal Nr. 7 (»Togvejen ikke farbar for Tog«*), skal Indkørselssignalet holdes paa *»Stop«* og Toget rangeres ind.*

Saafremt Indkørselssignalet midlertidig er utjenstdygt, saaledes at det kun kan vise Signal Nr. 1 (»Stop«*), skal Toget rangeres forbi Signalmasten.*

*Saafremt Indkørselssignalet midlertidig er utjenstdygt, saaledes at det kun kan vise et af Kørsignalerne (Signal Nr. 2 eller Nr. 3), eller naar Indkørselssignalet midlertidig er fjernet eller ugyldiggjort, skal der uafbrudt — ogsaa uden for Togtid — være posteret en Mand 800 m foran Signalet eller dettes Plads — altsaa ved midterste Afstandsmærke — for at vise Signal Nr. 28 (Haandsignal *»Stop«*) og give Toget fornøden Underretning. Toget skal derhos rangeres forbi Indkørselssignalet eller dettes Plads. Endvidere gives der altid, hvor det er muligt, Toget Underretning paa forudgaaende Station.*

B. Udkørsel.

Signalgivning for Udkørsel maa først foretages, umiddelbart forinden det kan tillades et holdende Tog at forlade Stationen.

For saa vidt Signalerne ikke indstilles samtidigt, skal Indstillingen ske i følgende Orden i det Omfang, de paagældende Signaler forefindes:

Udkørselssignalet stilles paa *»Kør«*.

Togvejssignalet for Udkørsel stilles paa *»Togvejen farbar for Tog«*.

Efter at Stationsbestyreren dernæst har givet Signal Nr. 46 (*»Afgang«*), giver Togføreren Signal Nr. 47 (*»Afgang«*).

Naar Toget er passeret saavel Udkørselssignalet som Stationens yderste Sporskifte, skal Signalerne uopholdelig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, maa Signalerne under Togets Udkørsel tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt. Signalerne tages tilbage i modsat Orden af den, hvori de stilles.

Saafremt et Tog holder saaledes paa en Station, *at de for dette Togs Udkørsel gældende Signaler ikke kan ses fra Lokomotivet*, skal Toget enten rangeres ud eller have skriftlig Udkørselstilladelse. Denne Regel gælder dog ikke, hvis Togvejssignalet for Udkørsel kan ses fra Lokomotivet. I dette Tilfælde kører Toget forsigtigt frem, indtil Udkørselssignalet kan iagttages.

Saafremt et Udkørselssignal er *utjenstedygtigt eller midlertidigt fjernet*, men ikke naar det efter forudgaaende Meddelelse er ugyldiggjort, skal Toget r a n g e r e s forbi Signalmastens Plads, eller der skal gives Lokomotivføreren skriftlig Tilladelse til Forbikørsel paa Fml. Nr. S. 102.

Afgivelse af skriftlig Udkørselstilladelse maa ske, inden Afgangordre gives. Udkørselstilladelsen afgives af Stationsbestyreren til Togføreren og af denne til Lokomotivføreren.

Saafremt et ellers planmæssigt gennemkørende Tog kun skal modtage Meddelelse, som ikke kræver, at Toget standses, afgives dog Udkørselstilladelsen direkte til Lokomotivføreren. Afleveringen af Udkørselstilladelsen erstatter da Stationsbestyrerens Afgangstilladelse, medens Togføreren Afgangssignal bortfalder.

Saafremt et *Tog skal afgaa fra et Spor, der ikke er sikret som Hovedspor*, maa der ikke gives Udkørselssignal for Toget, men Toget skal r a n g e r e s ud. Samme Fremgangsmaade skal følges paa Stationer med Udkørselssignaler, naar Signalgivning for Udkørsel ikke kan finde Sted for det paagældende Spor.

C. Gennemkørsel.

Signalgivning for Gennemkørsel maa først foretages, naar Tog ventes.

For saa vidt Signalerne ikke indstilles samtidigt, skal Indstillingen ske i følgende Orden i det Omfang, de paagældende Signaler forefindes:

Udkørselssignalet stilles paa »K ø r«.

Togvejssignalet for Udkørsel stilles paa »T o g-
v e j e n f a r b a r f o r T o g«.

Togvejssignalet for Indkørsel stilles paa »T o g-
v e j e n f a r b a r f o r T o g«.

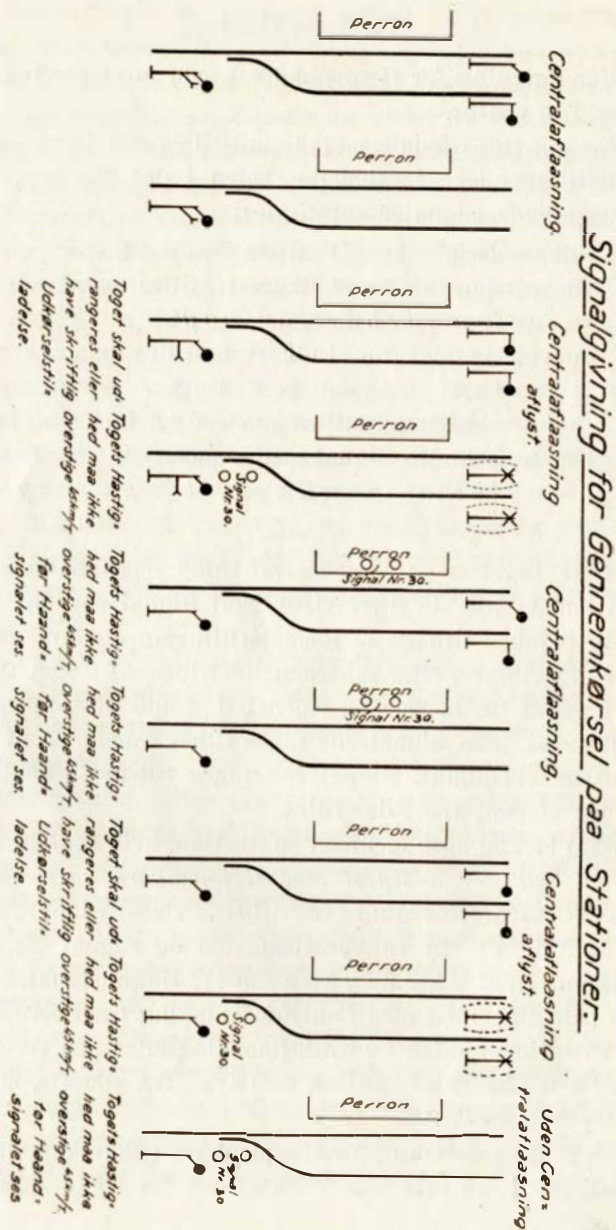
Indkørselssignalet stilles paa »K ø r i g e n n e m«.

Det fremskudte Signal stilles paa: »H o v e d s i g-
n a l e t v i s e r »K ø r« e l l e r »K ø r i g e n-
n e m««.

Naar Toget er passeret saavel Udkørselssignalet som Stationens yderste Sporskifte, skal Signalerne uopholdelig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, eller saafremt det vides, at Toget ikke er afgaaet fra nærmeste, bagved liggende Station eller Holdsted, maa Signalerne tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt. Signalerne tages tilbage i modsat Orden af den, hvori de stilles.

Skal et Tog køre igennem en Station, hvis *Indkørselssignal ikke er udstyret med Gennemkørselsarm* eller hvis *Centralaflaasning er aflyst*, vises Signal Nr. 2 (»K ø r«) fra Indkørselmasten og Signal Nr. 30 (Haandsignal »K ø r i g e n n e m«). Haandsignalet vises paa Stationen med Centralaflaasning fra Perronen, paa Stationer uden Centralaflaasning eller paa Stationer, hvis Centralaflaasning er aflyst, fra yderste, modgaaende Sporskifte.

Naar Signalgivning for Gennemkørsel ikke kan finde Sted, fordi der ikke kan vises »K ø r« fra Udkørselssig-



nalet eller »Togvejen farbar for Tog« fra de paagældende Togvejssignaler, eller fordi Indkørselssignalet midlertidig er utjenstdygtig, skal de i Afsnit A og B givne Regler for Togs Ind- og Udkørsel under Saa-danne Forhold bringes til Anvendelse.

D. Signalgivning paa Stationer uden Hovedsignaler.

Signalgivning for Gennemkørsel gennem en Station, som ikke er dækket med Hovedsignaler, sker ved Anvendelse af Signal Nr. 30 (Haandsignal »K ø r i g e n n e m«), som vises fra Perronen.

Denne Signalgivning anvendes dog kun mod Tog, der efter Køreplanen kan standse efter Behov, og da naar Stationen ikke har rejsende eller Gods til det paagældende Tog.

E. Signalgivning ved Hovedsignaler paa fri Bane.

Hvor et Sporomraade paa fri Bane er dækket af Signaler med Gennemkørselsarm, gives Signal til Forbikørsel ved Signal »K ø r i g e n n e m«, medens Signal »K ø r« — som ved Stationer — angiver, at Toget skal standse paa Sporomraadet.

Signalgivning for Forbikørsel maa først foretages, naar Tog ventes.

For saa vidt Signalerne ikke indstilles samtidigt, skal Indstillingen ske i følgende Orden i det Omfang, de paagældende Signaler forefindes.

Hovedsignalet stilles paa »K ø r« eller »K ø r i g e n n e m«.

Det fremskudte Signal stilles paa »Hovedsignalet viser »K ø r« eller »K ø r i g e n n e m«.

Ved Sidespor, hvis Centralafslåsning er aflyst, skal der i Forbindelse med »K ø r« fra Hovedsignalet, vises Signal Nr. 29 (Haandsignal »K ø r«) mod Toget fra yderste, modgaaende Sporskifte.

Naar Toget har passeret Hovedsignalet og ved Sidepor paa fri Bane samtlige Sporskifter i Togvejen, skal Signalerne uopholdelig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, maa Signalerne tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt. Signalerne tages tilbage i modsat Orden af den, hvori de stilles.

Naar Toget efter at være standset ved et Sidespor paa fri Bane er færdigt til Afgang, giver Togføreren Signal Nr. 47 (»A f g a n g«). Afgaar Toget fra Hovedsporet, maa Afgangssignalet ikke gives, forinden Hovedsignalet er stillet paa »K ø r«.

Naar et Hovedsignal paa fri Bane er *utjenstedygtigt* eller *midlertidig fjernet*, skal Signalpasseren standse Toget med Signal Nr. 28 (Haandsignal »S t o p«) for derefter at give Lokomotivføreren skriftlig Tilladelse paa Fml. S. 101 til at køre forbi Signalets Plads. Denne Regel gælder dog ikke, naar et Hovedsignal paa fri Bane fjernes midlertidig, efter at Signalet er ugyldiggjort og Meddelelse herom givet alle vedkommende. Ved Bloksignaler paa fri Bane maa saadan Forbikørselstilladelse kun udstedes, naar der til Posten er meldt *Kørsel med Stationsafstand*.

F. Signalgivning paa Billetsalgssteder og Trinbrætter.

Signal Nr. 14 (»*Rejsende eller Gods at optage*«) maa kun vises for Tog, der efter Køreplanen kan standse ved Billetsalgsstedet, og Signalet maa først gives, naar Toget kan ventes. Signalet skal tages tilbage, naar Toget er standset ved Billetsalgsstedet.

Naar et Tog nærmer sig et Billetsalgssted eller Trinbræt, hvor Standsning kan ske efter Behov, og Lokomotivføreren ikke i Forvejen har modtaget Oplysning om, hvorvidt der er rejsende eller Gods at afsætte, kan han skaffe sig Oplysning herom ved at give Signal Nr. 60 (»*Færdig til Indkørsel*«). Bliver dette Signal derefter besvaret med Signal Nr. 38 (»*Ikke rejsende eller Gods at afsætte*«), kan han fortsætte Kørslen, saafremt der ikke ved Billetsalgsstedet eller Trinbrættet er rejsende eller Gods at optage.

Besvares Signalet derimod ikke, skal Lokomotivføreren bringe Toget til Standsning.

XVII. UGYLDIGGØRELSE AF MASTE- SIGNALER.

Naar et Mastesignal i nogen Tid ikke har Gyldighed, tilkendegives dette som Regel ved *Fjernelse af den paagældende Signalarm*, paa Rangerarm-signaler fjernes Armene dog ikke, hvorhos der paa Masten anbringes Signal Nr. 15 (*»Mastesignalet er ugyldigt«*). Naar der paa Signal med ugyldiggjorte Arme findes andre Arme, som fremdeles skal have Gyldighed, anbringes Signal Nr. 15 dog ikke.

Paa Stationer kan enhver Tilkendegivelse af Signalernes Ugyldighed undlades, naar disse holdes i Normalstilling, og alle Tog rangeres forbi.

Rangersignaler ugyldiggøres ved at de stilles paa »Rangering tilladt« og forsynes med Ugyldighedskryds.

Et i Brug værende Signal, bortset fra Rangersignaler, maa først ugyldiggøres, naar der haves Sikkerhed for, at *Togene er underrettet* derom.

XVIII. STANDSNING AF TOG VED HAANDS OG STANDSIGNALER

og

DÆKNING AF SPOR, SOM IKKE MAA BEFARES.

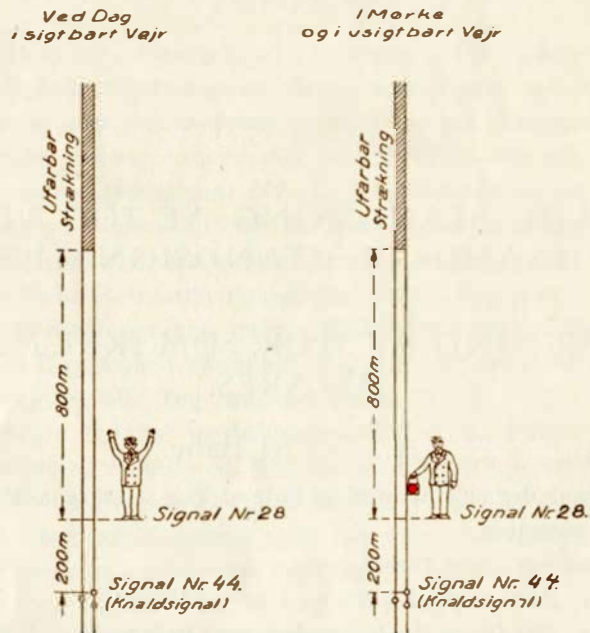
A. Paa fri Bane.

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 ventes, 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:



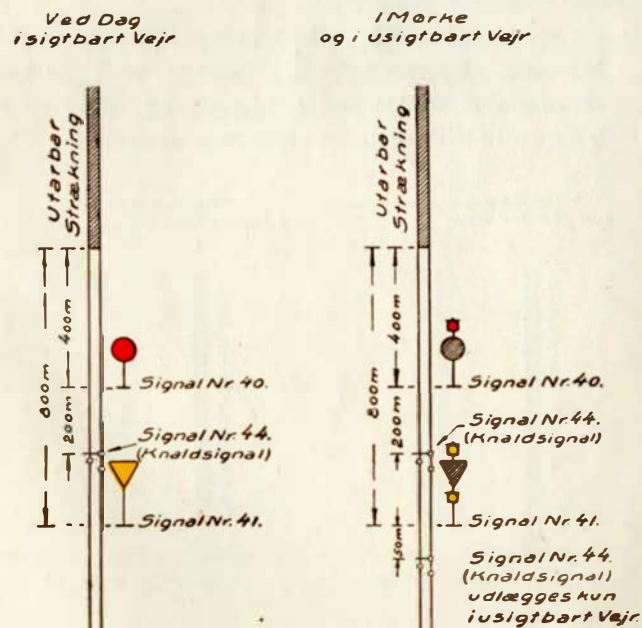
Signal Nr. 28 (Haandsignal »Stop«) vises mod Toget. Signalet skal, hvor det er gørligt, suppleres med Knaldsignal 200 m foran Haandsignalet. Naar et særligt Farested findes, skal Signalet vises 800 m foran dette.

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 Standningen. 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 Standningen 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. 45 (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:



Signal Nr. 40 (Standsignal »*Stop*«) opstilles paa Banens højre Side 400 m foran Farestedet og suppleres med Knaldsignal 200 m foran Standsignalet. Signal Nr. 41 (Standsignal »*Forsigtig*«) opstilles paa Banens højre Side 800 m foran Farestedet og suppleres i usigtbart Vejr med Knaldsignal 50 m foran Standsignalet. Mod kommende Snepløvtog skal Knaldsignal ogsaa udlægges i sigtbart Vejr. Standsignal »*Stop*« skal i Togtid *holdes bevogtet* i mindst 24 Timer, efter at det er opstillet.

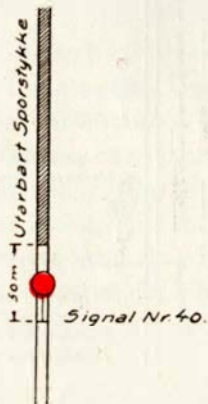
En ufarbar Strækning *skal ogsaa udenfor Togtid være dækket* paa en af de ovenfor beskrevne Maader.

B. Paa Stationer.

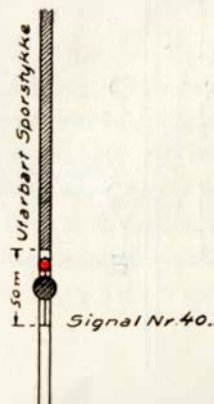
Naar et Sporstykke er i en saadan Tilstand, at det er *forbundet med Fare at lade Tog- og Rangerbevægelser foregaa* over dette, skal Signalgivning og Afmærkning ske efter følgende Regler:

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

Ved Dag
i sigtbart Vejr



I Mørke
og i usigtbart Vejr



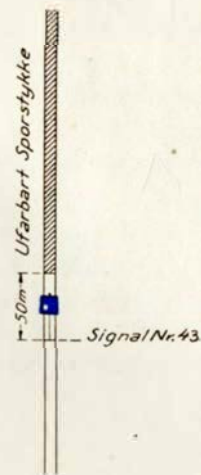
Signal Nr. 40 (Standsignal »*Stop*«) opstilles til den eller de Sider, hvorfra Tog kan komme, 50 m fra Farestedet, hvilken Afstand dog kan afkortes, hvor Forholdene gør det nødvendigt.

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.

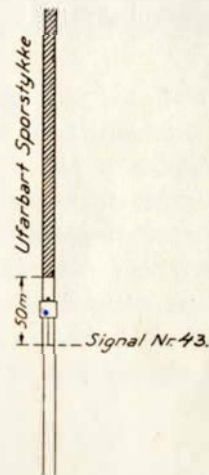
Er Sporstykket ufarbart, fordi der paa dette henstaar Vogne, der er løftede, eller under hvilke der arbejdes af Vognopsynet, skal samme Afmærkning bringes til Anvendelse, saafremt de paa-gældende Vogne ikke er indlemmet i Tog.

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. 43 (*»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 Raadhed, kan Signal Nr. 40 (Standsignal *»Stop«*) anvendes, men skal da snarest udveksles med Signal Nr. 43 (*»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 hvert 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.

XIX. DÆKNING AF SPOR, DER KUN MAA BEFARES MED NEDSAT KØREHASTIGHED.

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. 41 (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.

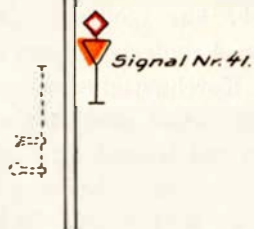
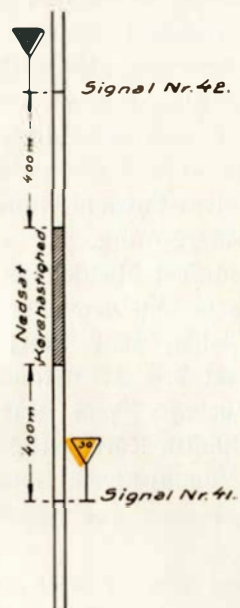
Gælder Hastighedsnedsættelsen *ikke et helt Banestykke*, kommer følgende Regler til Anvendelse:

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

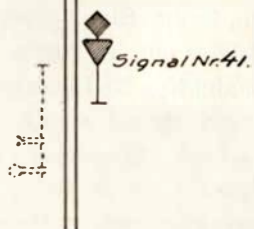
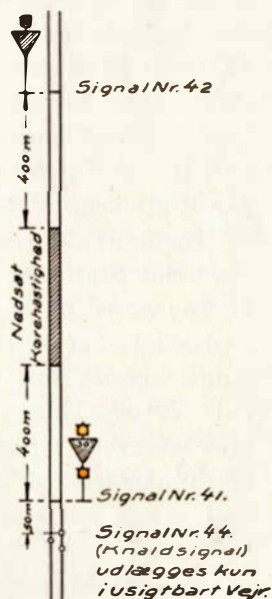
til Togets Lokomotiv og give Lokomotiv- og Togfører fornøden Underretning.

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. 41 (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. 41 (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. 42 (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.

Der anvendes alt efter Driftens Art Signaler for Damp tog, Signaler for elektriske Tog eller begge Typer Signaler.

Ved faste Hastighedsnedsættelser, d. v. s. Hastighedsnedsættelser, der strækker sig over mindst en Køreplansperiode, anvendes der for Signalerne Nr. 41 Type a og 42 Type a de samme Signalopstillinger, som ovenfor angivet, medens Signal Nr. 41 Type b opstilles 150 m foran, og Signal Nr. 42 Type b 150 m efter det paagældende Sporstykke. Der anvendes saavel ved Dag som i Mørke kun Dagsignaler, og Knaldsignaludlægningen bortfalder.

Hvor fast Hastighedsnedsættelse er etableret *udelukkende* i Anledning af, at en ubevogtet Niveauoverkørsel ikke maa passeres med Strækningens maksimalt tilladte Kørehastighed, kan Signal Nr. 42 (Standsignal »K ø r«) opstilles umiddelbart bagved den paagældende Overkørsel.

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. 41 (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.

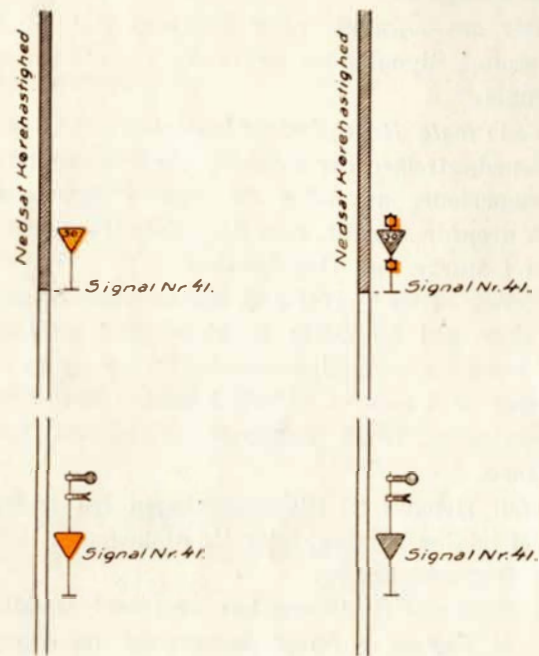
Gælder Hastighedsnedsættelsen *ikke hele Stationen*, men kun for visse Togveje eller for Dele af disse, kommer følgende Regler til Anvendelse:

Stationen skal drage Omsorg for, at Signal Nr. 41 (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
i sigtbar Vejr

I Mørke
og i usigtbar Vejr



Signal Nr. 41 (Standsignal »Forsigtig«) opstilles paa Sporets højre Side ved Begyndelsen af Sporstykket. Den tilladte Kørehastighed i km/T angives ved Tal paa Signalskiven.

Den nedsatte Kørehastighed er normalt gældende til Stationsgrænsen. Skal den undtagelsesvis ophøre forinden, opstilles Standsignal Nr. 42 »K ø r« paa det Sted, hvor normal Kørehastighed maa genoptages ved Lokomotivets Passage.

De ovenfor angivne Regler for Sporets Afmærkning og Dækning kan ogsaa bringes til Anvendelse udenfor

egentlige Togveje, f. Eks. paa Havnespor, lange Ranger-
spor o. lign., hvor det skønnes nødvendigt at begrænse
Kørehastigheden.

Der anvendes alt efter Driftens Art Signaler for
Damptog, Signaler for elektriske Tog eller begge Typer
Signaler.

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

Deling af en Togvej paa et Stationsomraade i Spor-
stykker med forskellig Kørehastighed maa kun finde
Sted ved faste Hastighedsnedsættelser og da kun, naar
Sporet altid befares af Tog i samme Retning, og naar
Sporstykket, Toget først passerer, har den laveste Ha-
stighed.

Med Hensyn til Signalgivningen fra Indkørselssig-
nalet paa en Station, hvor Hastigheden er nedsat, gæl-
der 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 fore-
taget, vises Mastesignal » *K ø r f r e m* «, henholds-
vis » *K ø r i g e n n e m* «, mod Toget.
2. Saafremt Stationen *ikke* har modtaget Meddelelse
om, at Togene forud er *underrettet* om den paa-
budte Nedsættelse af Kørehastigheden, skal Toget,
selv om den ovenfor beskrevne Signalgivning og
Afmærkning er foretaget, *standses for Mastesig-
nal » S t o p* «. Lokomotivføreren skal underrettes
om Hastighedsnedsættelsen, forinden der gives Til-
ladelse til Viderekørsel.

Særlige Bestemmelser for Afgivelse af Meldingssignalerne.

Paa Strækningerne:

1. Frihavnsbanen,
 2. Slagelse—Korsør,
 3. Langaa—Randers,
 4. Holstebro—Struer,
 5. Fredericia—Esbjerg,
- foretages den almindelige Ringning uanset Tognumme-
ret saaledes:
1. Strækningen Frihavnsbanen.
Signal Nr. 49 for Tog mod Østerport.
» » 50 » » » Lersøen.
 2. Strækningen Slagelse—Korsør.
Signal Nr. 49 for Tog mod Korsør.
» » 50 » » » Slagelse.
 3. Strækningen Langaa—Randers.
Signal Nr. 49 for Tog mod Randers.
» » 50 » » » Langaa.
 4. Strækningen Holstebro—Struer.
Signal Nr. 49 for Tog mod Holstebro.
» » 50 » » » Struer.
 5. Strækningen Fredericia—Esbjerg.
Signal Nr. 49 for Tog mod Fredericia.
» » 50 » » » Esbjerg.

Bilag 2.**Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres.**

København H—Klampenborg

København H—Rungsted

Hellerup—Holte

Frederiksberg—Vanløse—Hellerup

Forbindelsesbanerne i København

København H—Korsør

Nyborg—Fredericia

Fredericia—Aarhus H

Fredericia—Esbjerg

Bilag 3.

Strækninger og Stationer, for hvilke de frem-
skudte Signaler er opstillet i 800 m' Afstand
fra Hovedsignalet.

København II—Korsør:

Vigerslev
Roskilde
Ringsted
Sorø
Slagelse

Nyborg—Fredericia:

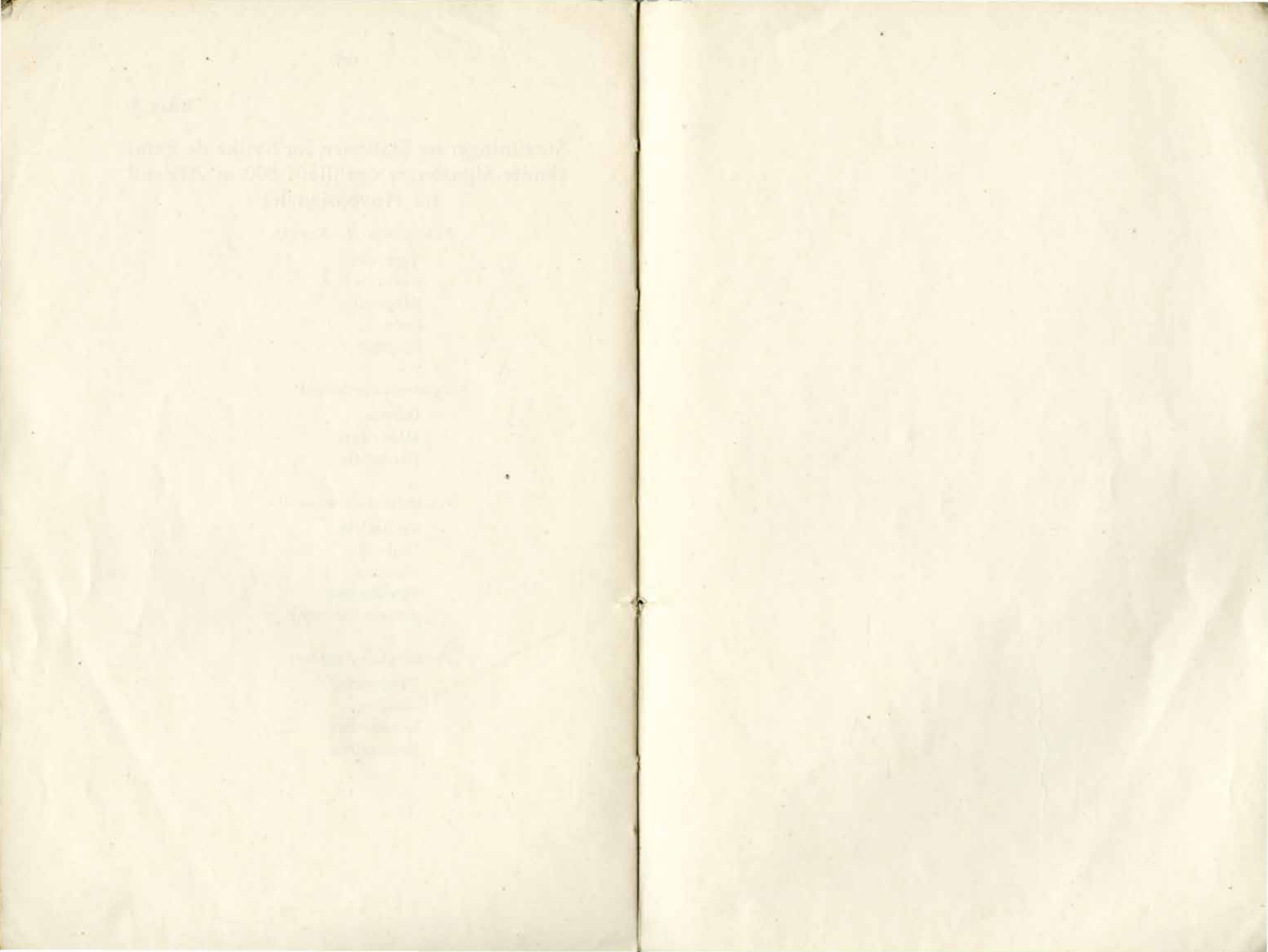
Odense
Middelfart
Fredericia

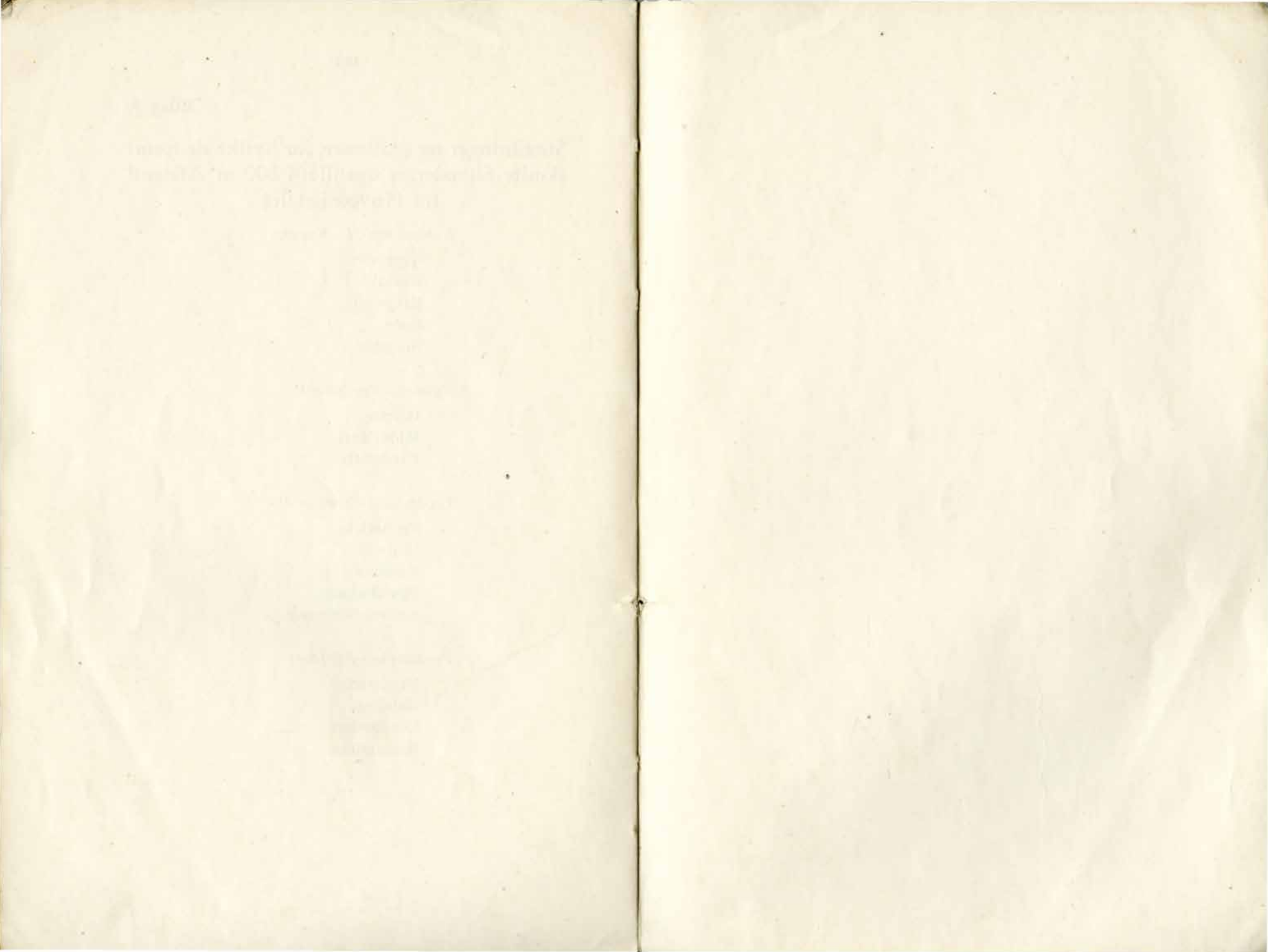
Fredericia—Aarhus II:

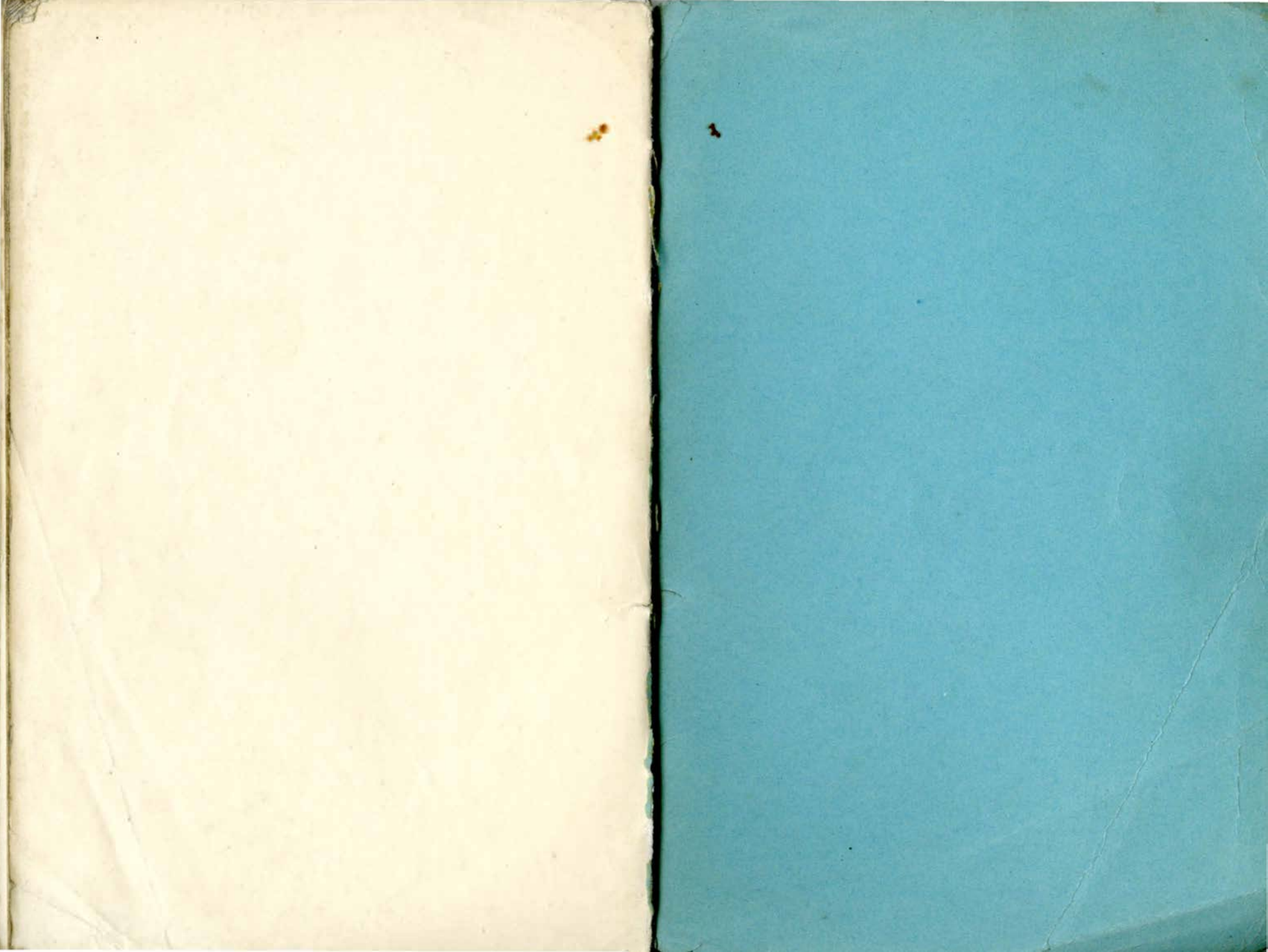
Fredericia
Vejle H
Horsens
Skanderborg
Aarhus Mølleeng

Fredericia—Esbjerg:

Fredericia
Kolding
Lunderskov
Bramminge







VALD. PEDERSENS BOGTR. KØBEN.