

DE DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIGNALREGLEMENT

AF 1944

(SIR)

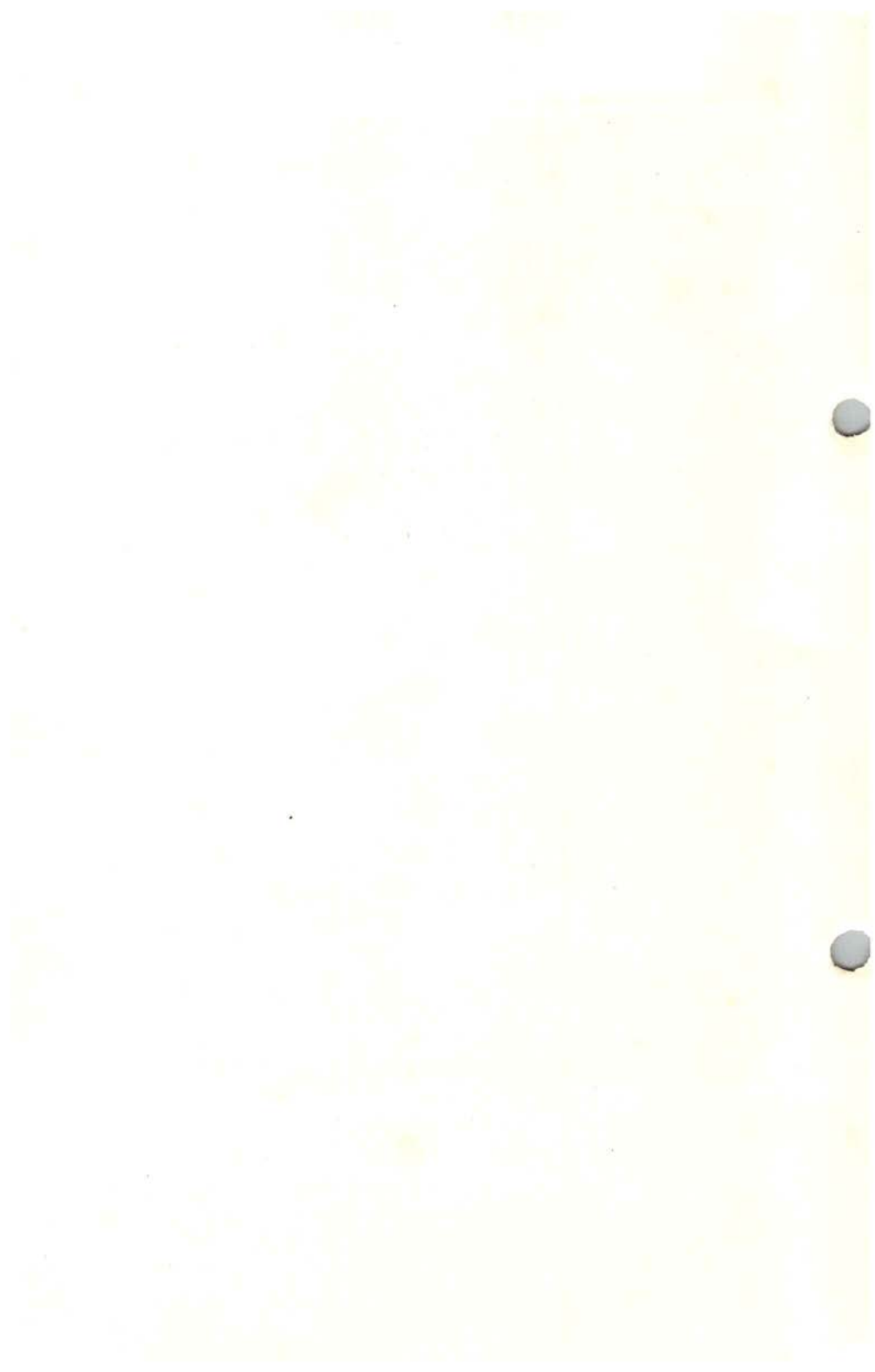
DE DANSKE STATS BANER
GENERALDIREKTORATET

SIGNALREGLEMENT

AF 1944

(SIR)

KØBENHAVN 1944



INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Grundbestemmelser	5
Signalerne og deres Betydning.	
I. Mastesignaler	8
A. Hovedsignaler	8
B. Fremskudte Signaler	24
C. Togvejssignaler	38
D. Mastesignaler for Ranging	44
E. Mastesignaler for Billetsalgssteder	56
II. Retningsvisere samt Tal- og Bogstavvisere	58
A. Retningsvisere	58
B. Tal- og Bogstavvisere	60
III. Dværgsignaler	62
IV. Ugyldighedsmærker	68
V. Sporskifte- og Sporspærringssignaler	72
VI. Knaldsignal	88
VII. Fakkelsignal	88
VIII. Standsignaler	90
IX. Togafgangssignaler	100
X. Klokkesignaler	104
XI. Lydsignaler fra Lokomotivet	110
A. Fløjtesignaler	110
B. Ringesignal	116
XII. Kendingssignaler	118
A. Kendingssignaler for Tog og Lokomotiver.....	118
B. Kendingssignaler for Draisiner, Troljer o. l.	124
XIII. Slutsignaler for Tog	126
XIV. Underretningssignaler paa Tog, Lokomotiver og Vogne	130
XV. Signaler for Skydelokomotiver	138
XVI. Haandsignaler	142
A. Almindelige Haandsignaler	142
B. Rangersignaler	148
C. Haandsignal for Sporskiftning	158
D. Haandsignaler og Lyssignaler mellem Lokomotiv- personalet og øvrigt Personale ved Toget	160
XVII. Faste Mærker	174
XVIII. Signalformer, som efterhaanden bortfalder	188
A. Hovedsignaler	188
B. Togvejssignaler	190
C. Sporskifte- og Sporspærringssignaler	192

Signaliseringsforskrifter.

	Side
XIX. Signalgivning for ind-, ud-, gennem- og forbikørende	
Tog	201
A. Signalgivning paa Stationer med Hovedsignaler ...	201
B. Signalgivning paa Stationer uden Hovedsignaler...	208
C. Signalgivning ved Hovedsignaler paa fri Bane	208
D. Signalgivning paa Billetsalgssteder og Trinbrætter	211
XX. Ugyldiggørelse af Mastesignaler m. m.	212
XXI. Standsning af Tog ved Haand- og Standsignaler og	
Dækning af Spor, som ikke maa befares	213
A. Paa fri Bane	213
B. Paa Stationer	215
XXII. Afmærkning af Spor, der kun maa befares med ned-	
sat Kørehastighed, og Signalgivning ved Kørsel over	
saadanne Spor	219
A. Afmærkning	219
B. Signalgivning	233
Bilag 1. Særlige Bestemmelser for Afgivelse af Klokkesign-	
nalerne	235
Bilag 2. Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres	236
Bilag 3. Strækninger, hvor Kendingssignal for Særtog ikke	
føres	237
Bilag 4. Strækninger:	
1) hvor Knaldsignal skal udlægges 400 m foran Sig-	
nal Nr. 40 (»Stop«) og 400 m foran Signal Nr. 82	
(»Stop«),	
2) hvor Signal Nr. 39 (»Forsigtig, Standsignal	
»Stop« følger) skal opstilles 800 m foran Signal	
Nr. 40,	
3) hvor Signal Nr. 40 skal opstilles 800 m foran Fa-	
restedet, og	
4) hvor Signal Nr. 41 (»Forsigtigstrækning følger«)	
skal opstilles 800 m foran Forsigtigstrækningens	
Begyndelse	237
Bilag 5. Fortegnelse over de Stationer, hvor Signal Nr. 42	
(»Kør langsomt«) anvendes	238

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, Brandgult og Blaåt* har derimod ingen fast Grundbetydning.

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.

Daglyssignaler benyttes hele Døgnet, idet de dog i Mørke neddæmpes til Natbelysning.

4. Gives et Signal samtidig som Dagsignal og Natsignal, skal disse Signaler stemme overens. Bemærkes det, at dette ikke er 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, eller som maa skønne, at der er givet ham forkert Signal.

Der maa ikke anvendes særlige Tegn — f. Eks. ved Lys eller Armbevægelser — medmindre de gives saaledes, at Fare for Misforstaaelse er absolut udelukket. Deres Anvendelse maa altsaa indskrænke

sig til Tilfælde, hvor der er paalagt en tjenestegørende en enkelt, afgrænset Opgave, om hvis Opfyldelse han giver Melding ved et forud aftalt Tegn.

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, eller viser et Mastesignal hvidt Lys, hvor farvet Lys 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 Viderekørsel.

Mangler et Natsignal i det Tidsrum, hvori Nat-signaler skal vises, maa Dagsignalet efterkommes, hvis det er synligt med absolut Tydelighed.

7. I Afsnit XVIII er optaget forskellige Signalformer, som efterhaanden bortfalder.

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

**SIGNALERNE
OG DERES BETYDNING**

I. Mastesignaler.

A. Hovedsignaler.

Et Hovedsignal er en Signalmast *enten* med en paa Masten anbragt Arm (*Hovedarmen*), der ender i en rund Skive, og Hovedarmen kan paa Signaler foran Stationer og lignende Sporomraader være suppleret med en under denne anbragt Arm (*Gennemkørselsarmen*), der ender svalehaleformet, *eller* med *Daglysignal* paa en Baggrundsskærm, der forneden og foroven er afrundet.

Armsignalerne suppleres altid i Mørke og usigtbart Vejr med *Lyssignaler*, der dog selvstændigt gælder som Signaler.

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 alle til Signalbilledet hørende *Lyssignaler* vises samtidig.

Til A.

1. Hovedsignaler anvendes som:

Indkørselssignaler,

Udkørselssignaler,

Mellemblokksignaler,

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 Hovedsignal har ingen Gyldighed for Tog, der paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor. Saadanne Tog kan uden videre passere Mellemblokksignaler, der ikke samtidig er Dækningssignaler for særlige Farepunkter, hvorimod Kørsel ind paa og ud af en Station eller forbi Sidespor, Sporskæringer, bevægelige Broer eller lignende Farepunkter, der er dækket af Hovedsignaler, uanset Signalets Stilling kun maa finde Sted ved Indrangering, Udrangering, henholdsvis Forbirangering. Tilladelse til Kørsel forbi *Dækningssignaler paa fri Bane* paa Steder, hvor der ikke findes Sporskifter i venstre Spor, kan dog gives skriftligt paa Fml. Nr. S. 101 gennem en forudgaaende Togfølgestation.



3. Hovedsignalets Normalstilling er »*Stop*«.*)
4. Signalerne for den paagældende Køeretning skal holdes tændt fra 15 Min., før et kommende Tog vil kunne ventes, til 10 Min. efter Togets Forbikørsel.

Paa Linieblokstrækninger maa Slukning af Signalerne dog ikke finde Sted, medmindre alle Linieblokfelter staar i Normalstilling.

5. Hvor Hovedsignalernes Lys vises bagud, sker dette ved brandgult Lys for vandret Arm og ved hvidt Stjernelys for Armen skraat opad.

Viser et Daglyssignal Lys bagud, skal dette ske paa tilsvarende Maade.

Udkørselssignaler viser i Almindelighed ikke Lys bagud.

6. Er en Lokomotivfører underrettet om, at et Hovedsignal er utjenstedygtigt paa en saadan Maade, at der kun kan vises Signal Nr. 2 (»*Kør*«) eller Signal Nr. 3 (»*Kør igennem*«), maa han kun køre forbi Signalet efter skriftlig Tilladelse eller ved Forbirangering — ved Indkørselssignaler anvendes dog altid Indrangering.

Er en Lokomotivfører underrettet om, at Lys i et Hovedsignal er slukket paa en Tid, hvor det skulde være tændt, skal Kørslen afpasses saaledes, at Tøget i alle Tilfælde kan standse foran Signalet — for et Udkørselssignal dog bortset fra de Tilfælde, hvor der foreligger skriftlig Udkørselstilladelse.

7. Paa Stationer, hvor to eller flere Banelinier indføres i samme Ende, 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.

*) Paa Banestrækninger med automatisk Linieblok kan Normalstillingen af Hovedsignalerne være »*Kør*« henholdsvis »*Kør igennem*«.



8. 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 Togvejen længst til højre og saa fremdeles.

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

9. 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.

10. Paa Stationer, hvor der for samme Køreretning findes flere Udkørselssignaler hvert gældende for sit Spor, kan der paa hver Mast være anbragt en cirkulær Plade (hvid med rød Kant), paa hvilken med sort Arabertal eller Bogstav er angivet, hvilket Spor Signalet gælder for.

Nr. 1. »Stop«.

I. Hovedsignal uden Gennemkørselsangivelse.

a) Armsignal.

Dagsignal.

*Armen vandret.*

Natsignal.

*Rødt Lys.**b) Daglyssignal.**Rødt Lys.*

Til Nr. 1.

1. Signal Nr. 1 («*Stop*») tilkendegiver, at Toget skal standse foran Signalet.
2. Viderekørsel forbi Signal Nr. 1 maa 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, eller for saa vidt angaar Indkørselssignaler, ved telefonisk Indkørselstilladelse givet fra Stationen til Lokomotivpersonalet gennem den ved Indkørselssignalet anbragte Telefon. Naar telefonisk Indkørselstilladelse gives, skal Toget altid standse paa Stationen, selv om det planmæssigt er gennemkørende. Det fremgaar af Togplanerne, paa hvilke Togfølgestationer telefonisk Indkørselstilladelse maa anvendes.

II. Hovedsignal med Gennemkørselsangivelse.

a) Armsignal.

Dagsignal.

Begge Arme *v a n d r e t*.

Natsignal.

Øverst *R ø d t L y s*.
Nederst *B r a n d g u l t L y s*.

b) Daglyssignal.

Øverst *R ø d t L y s*.
Nederst *B r a n d g u l t L y s*.



Nr. 2. »Kør«.

I. Hovedsignal uden Gennemkørselsangivelse.

a) Armsignal.

Dagsignal.



Armen skraat opad.

Natsignal.



Grønt Lys.

b) Daglyssignal.



Grønt Lys.

Om Retningsvisere og Bøgstavvisere se Afsnit II.

Til Nr. 2.

a. Indkørselssignaler.

1. *Foran Stationer (Holdsteder) 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 fra Indkørselssignalmasten, 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,

naar Lokomotivføreren kan vente Signal Nr. 2 suppleret med Signal Nr. 84 (»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,

naar Lokomotivføreren ved ny Togoverhaling eller Forlægning af Overhaling forud er underrettet om, at Toget skal overhales paa Stationen (og under Forudsætning af, at Toget er underrettet om eventuel Ændring i Sporbenyttelsen).
3. *Enkelte Indkørselssignaler med Gennemkørselsangivelse maa passeres, saavel naar de viser Signal Nr. 2 som, naar de viser Signal Nr. 3 (»Kør igennem«), men dette skal da være udtrykkelig angivet i Tjenestekøreplanen.*
4. *Hvor Afstanden fra et Indkørselssignal med Gennemkørselsangivelse til næste Indkørselssignal er for ringe til, at der mellem de to Signaler kan opstilles et fremskudt Signal i 800 m's Afstand foran sidstnævnte Signal, tilkendegiver »Kør« fra først-*

II. Hovedsignal med Gennemkørselsangivelse.

a) Armsignal.

Dagsignal.

Natsignal.



Hovedarmen *skraat opad*.
Gennemkørselsarmen *vandret*.



Øverst *Grønt Lys*.
Nederst *Brandgult Lys*.

b) Daglyssignal.



Øverst *Grønt Lys*.
Nederst *Brandgult Lys*.
Om Retningsvisere se Afsnit II.

nævnte Signal, at det efterfølgende Indkørselssignal maa paaregnes at vise »Stop«. Det er i Tjenestekøreplanen angivet, hvor denne Signalordning anvendes.

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 Afgangsordre.

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

2. Paa Stationer, hvor *Togvejssignaler for Udkørsel findes*, tilkendegiver Signal Nr. 2, at Toget maa køre ud af Stationen — dog kun for saa vidt Togvejssignalet for det paagældende Spor viser Signal Nr. 10 (»*Togvejen farbar for Tog*«). Et holdende Tog skal dog først have Afgangsordre.

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 Afgangsordre køre forsigtigt frem, indtil Udkørselssignalet er i Sigte.

c. Andre Hovedsignaler (Mellembloksignaler m. m.)

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

Nr. 3. »Kør igennem«.
Hovedsignal med Gennemkørselsangivelse.

a) Armsignal.

Dagsignal.

Natsignal.



Begge Arme *skraat op ad*.



Øverst *Grønt Lys*.
Nederst *Grønt Lys*.

b) *Daglyssignal*.



Øverst *Grønt Lys*.
Nederst *Grønt Lys*.
Om Retningsvisere se Afsnit II.

Til Nr. 3.

1. Signal Nr. 3 (*»Kør igennem«*) tilkendegiver, at Toget uhindret kan køre igennem Stationen (Holdestedet).
2. Paa Stationer, hvor Gennemkørselsangivelse ikke findes, og paa Stationer, hvor Centralsikringen er aflyst, og Gennemkørselsangivelsen derfor ikke maa benyttes, gives Tilladelse til Gennemkørsel ved Signal Nr. 2 (*»Kør«*) fra Indkørselssignalmasten suppleret med Signal Nr. 84 (*»Kør igennem«*). Paa Stationer med Centralsikring samt paa Stationer uden Centralsikring, hvor Indkørselssignalet er i Afhængighed af Forbindelsessporskifterne til Læsesporene med tilhørende Dækningssporskifter og Sporspærre — jfr. Tjenestekøreplanen — vises Signal Nr. 84 fra Perron. Paa Stationer, som ikke er saaledes udstyret, eller hvis Sikringsanlæg er aflyst, vises Signalet fra yderste modgaaende Sporskifte.
3. Hvor Afstanden fra et Indkørselssignal med Gennemkørselsangivelse til næste Indkørselssignal er for ringe til, at der mellem de to Signaler kan opstilles et fremskudt Signal i 800 m's Afstand foran sidstnævnte Signal, tilkendegiver *»Kør igennem«* fra førstnævnte Signal, at det efterfølgende Indkørselssignal viser *»Kør«* eller *»Kør igennem«*. Det er i Tjenestekøreplanen angivet, hvor denne Signalordning anvendes.

B. Fremskudte Signaler.

Et fremskudt Signal er en Signalmast *enten* med en paa Masten anbragt *Arm*, der ender svalehaleformet, *eller* med *Daglyssignal* paa en Baggrundsskærm, der fornedet er afrundet, foroven er afskaaret lige.

Armsignaler suppleres altid i Mørke og usigtbart Vejr med *Lyssignaler*, der dog selvstændigt gælder som Signaler.

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 B.

1. Et fremskudt Signal kan kun anvendes i Forbindelse med et Hovedsignal og *giver Underretning om Hovedsignalets Stilling*. Fremskudte Signaler benyttes dog ikke i Forbindelse med Udkørselssignaler.
2. Et fremskudt Signal staar til højre for eller over det Spor, for hvilket det gælder, *400 m foran Hovedsignalet*. Paa nogle Hovedstrækninger og foran enkelte Stationer paa andre Strækninger er de fremskudte Signaler dog anbragt 800 m foran Hovedsignalet — jfr. Tjenestekøreplanen.
3. Fremskudte Signaler skal, forsaavidt Anlægget er indrettet til Fjertænding, holdes tændt fra 15 Min., førend et kommende Tog vil kunne ventes, til 10 Min. efter Togets Forbikørsel. Paa Linieblokstrækninger maa Slukning af Signalerne dog ikke finde Sted, medmindre alle Linieblokfelter staar i Normalstilling.

Er Anlægget ikke indrettet til Fjertænding, holdes Signalerne tændt hele Døgnet.
4. Fremskudte Signaler viser ikke Lys bagud.
5. Hvor flere fremskudte Signaler staar ved Siden af hverandre, er de anbragt i samme Orden som de Hovedsignaler, hvortil de hører.
6. Er en Lokomotivfører underrettet om, at et fremskudt Signal er slukket paa en Tid, hvor det skulde være tændt, skal Kørslen afpasses saaledes, at Toget i alle Tilfælde kan standse foran Hovedsignalet, hvis dette viser Signal Nr. 1 (*»Stop«*).
7. Bemærker en Lokomotivfører, at et fremskudt Signal for den paagældende Køreretning er slukket paa et Tidspunkt, hvor det skulde være tændt, skal Lokomotivføreren afgive Underretning herom gennem første Holdestation.

I. Det fremskudte Signal er anbragt 400 m foran
Hovedsignalet.

Nr. 4. »Hovedsignalet viser »Stop««.

a) Armsignal.

Dagsignal.

Natsignal.

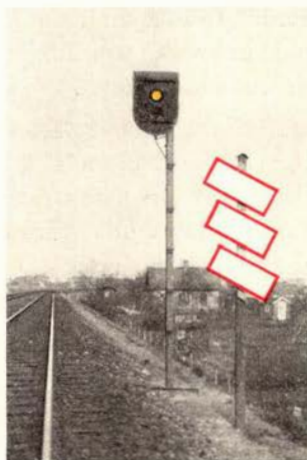


Armen vandret.



Brandgult Blinklys.

b) Daglyssignal.



Brandgult Blinklys.



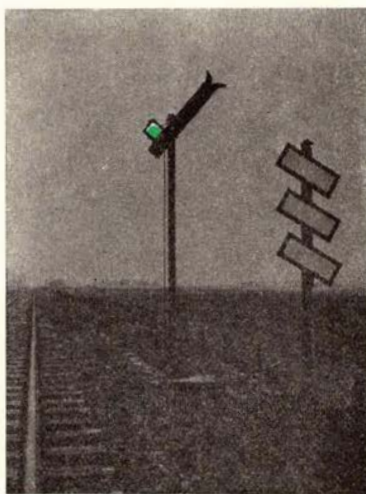
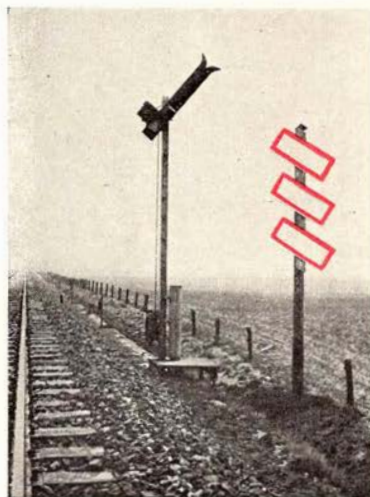
Nr. 5. »Hovedsignalet viser »Kør« eller »Kør igennem«.

Hvor Hovedsignalet ikke er forsynet med Gennemkørselsangivelse, tilkendegiver Signal Nr. 5 alene, at »Hovedsignalet viser »Kør«.

a) Armsignal.

Dagsignal.

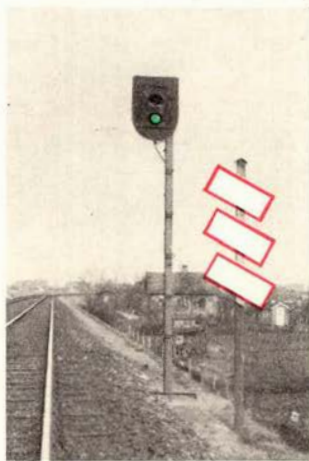
Natsignal.



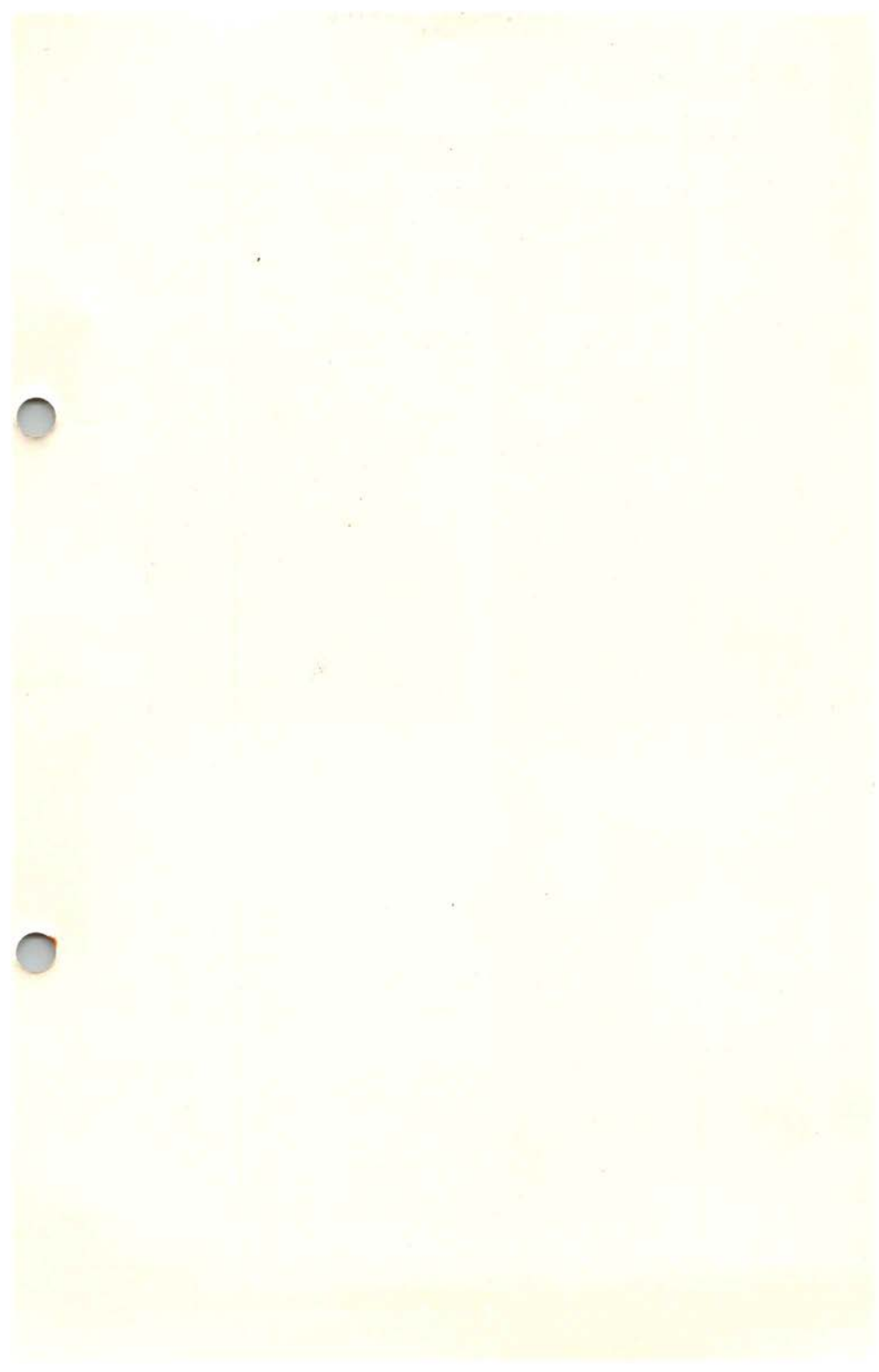
Armen skraat opad.

Grønt Blinklys.

b) Daglyssignal.



Grønt Blinklys.



II. Det fremskudte Signal er anbragt 800 m foran
Hovedsignalet.

Nr. 6. »Hovedsignalet viser »Stop««.

Brandgult Blinklys.

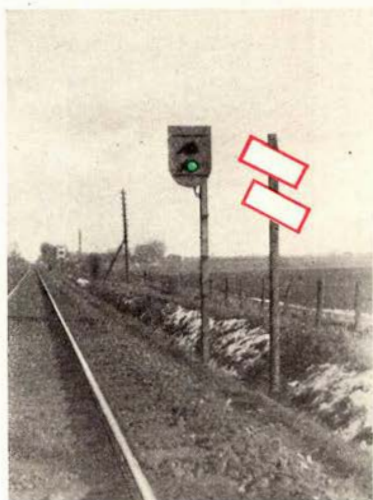


Signaler med denne Baggrundsskærm anvendes kun, hvor der for Tog i samme Retning findes flere Gennemkørselstogveje — jfr. Tjenestekøreplanen.



Nr. 7. »Hovedsignalet viser »Kør«.

Grønt Blinklys.



Signaler med denne Baggrundsskærm anvendes kun, hvor der for Tog i samme Retning findes flere Gennemkørselstogveje — jfr. Tjenestekøreplanen.



Nr. 8. »Hovedsignalet viser »Kør igennem«.

- a) Togvejen indstillet til Gennemkørselsspor, paa Stationer med forgrenede Gennemkørselstogveje til det lige (mindst krumme) Gennemkørselsspor.

To grønne Blinklys
lodret over hinanden.



Signaler med denne Baggrundsskærm anvendes kun, hvor der for Tog i samme Retning findes flere Gennemkørselstogveje — jfr. Tjenestekøreplanen.



- b) Togvejen indstillet til krumt (mest krumme) Gennemkørselsspor paa Stationer med forgrenede Gennemkørselstogveje.

To grønne Blinklys
i en skraa Linie under 45°.



Signaler med denne Baggrundsskærm anvendes kun, hvor der for Tog i samme Retning findes flere Gennemkørselstogveje — jfr. Tjenestekøreplanen.

Til Nr. 8.

Ved Signal Nr. 8b (*»Hovedsignalet viser »Kør igennem««*) peger Signalbilledet nedefra og opefter i den Retning, hvortil Afgivelsen fra det lige (mindst krumme) Gennemkørselsspor sker.

Et Tog, for hvilket der paa en Station med flere Gennemkørselstogveje for Tog i samme Retning skal vises Signal Nr. 8a (*»Hovedsignalet viser »Kør igennem««*) med to grønne Blinklys lodret over hinanden, men som møder Signal Nr. 8b med to grønne Blinklys i en skraa Linie under 45°, eller omvendt, skal forholde sig, som om det efterfølgende Hovedsignal viser Signal Nr. 1 (*»Stop«*).

C. Togvejssignaler.

Et Togvejssignal er en Signalmast *enten* med en paa Masten anbragt Arm, hvis yderste Ende er afskaaret lige, *eller* med Daglyssignal paa en Baggrundsskærm, der forneden og foroven er afskaaret lige.

Armsignalerne suppleres altid i Mørke og usigtbart Vejr med *Lyssignaler*, der dog selvstændigt gælder som Signaler.

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 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.

Et Togvejssignal for Indkørsel kan, naar Signalet er opstillet foran en Togvejsforgrening og til højre for denne, være fælles for flere Togveje. Signalet er i saa Tilfælde forsynet med Tal- eller Bogstaviser, der angiver den farbare Togvejs Betegnelse.

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

Paa en Togvejssignalmast kan være anbragt en cirkulær Plade (hvid med rød Kant), paa hvilken med sort Arabertal eller Bogstav er angivet, hvilket Spor Signalet gælder for.

3. Togvejssignalet Normalstilling er: »*Togvejen ikke farbar for Tog*«.
4. Togvejssignalerne tændes senest ved Signalgivning og slukkes tidligst ved Signalgivningens Ophør.

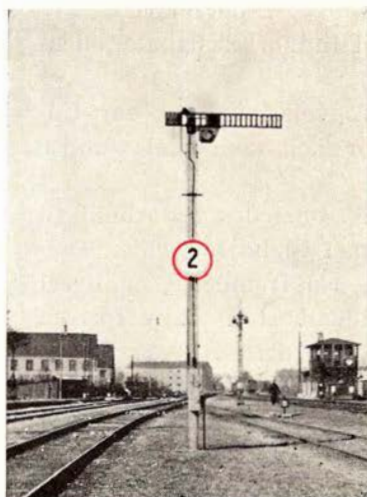
Ved Ind- og Gennemkørsel skal samtlige Togvejssignaler for paagældende Køreretning tændes, ved Udkørsel de i Udkørselsenden staaende. Ved Ind- og Udrangering af Tog gælder tilsvarende Regler, og Signalerne skal være tændt, forinden Range-

Nr. 9. »Togvejen ikke farbar for Tog«.

a) Armsignal.

Dagsignal.

Natsignal.



Armen vandret.



Brandgult Lys.

b) Daglyssignal.



Brandgult Lys.

ringen paabegyndes, ogsaa naar Rangeringen sker til eller fra et Spor, der ikke er sikret som Hovedspor for paagældende Køreretning.

5. Hvor Togvejssignalernes Lys vises bagud, sker dette for »*Togvejen ikke farbar for Tog*« ved brandgult Lys og for »*Togvejen farbar for Tog*« ved blaat Lys.
6. Om hvorledes der skal forholdes, naar Lokomotivføreren ikke kan se baade Togvejssignalet for Udkørsel og Udkørselssignalet, se Side 21.

Til Nr. 9.

Signal Nr. 9 (*»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. 9 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.

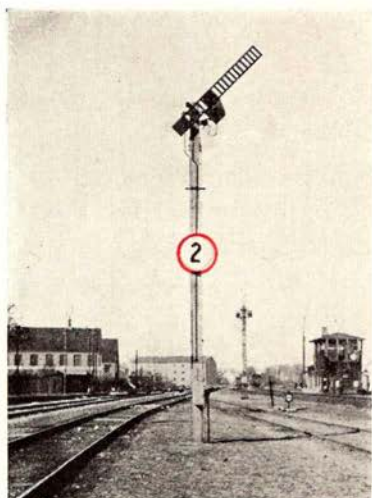
Vises fra et Togvejssignal for Udkørsel Signal Nr. 9 for den Togvej, som skal passeres af et Tog, der har modtaget Tilladelse til Gennemkørsel, skal Lokomotivføreren hurtigst muligt standse Toget, uanset hvor paa Stationspladsen Toget derved kommer til at holde.

Vises fra et Togvejssignal for Udkørsel Signal Nr. 9, maa et paa det paagældende Spor holdende Tog ikke afgaa, medmindre der gives skriftlig Udkørselstilladelse, eller Toget rangeres ud.

Nr. 10. »Togvejen farbar for Tog«.

a) Armsignal.

Dagsignal.



Armen skraat opad.

Natsignal.



Grønt Lys.

b) Daglyssignal.



Grønt Lys.

Om Tal- og Bogstavvisere se Afsnit II.

Til Nr. 10.

Signal Nr. 10 (*»Togvejen farbar for
Tog«*) tilkendegiver, at den Togvej, for hvilken Sig-
nalet gælder, kan befares af Tog.

D. Mastesignaler for Ranging.

I. Almindelige Rangersignaler.

Et almindeligt Rangersignal er en Signalmast *enten* med en paa Masten anbragt *Skive eller Dobbeltarm eller med Daglyssignal* paa en Baggrundsskærm, der forneden er afskaaret lige og foroven ender i en Spids.

Skive- og Dobbeltarmsignalerne suppleres altid i Mørke og usigtbart Vejr med *Lyssignaler*, der dog selvstændigt gælder som Signaler.

Nr. 11. »Ranging forbudt«.

a) Skivesignal.

Dagsignal.

Natsignal.



*Kvadratisk, blaa
Skive.*



Blaa Lys.

Til D.

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

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

Til 1.

Tænding af Rangersignaler sker, for saa vidt Rangersignalerne gælder et Omraade, over hvilket Bevægelser kan have Betydning for et ventet Tog, senest samtidig med Signalgivning for det paagældende Tog. Slukning sker tidligst ved Signalgivningens Ophør.

Herudover holdes Rangersignalerne tændt efter Behov under Rangering i den paagældende Sporgruppe.

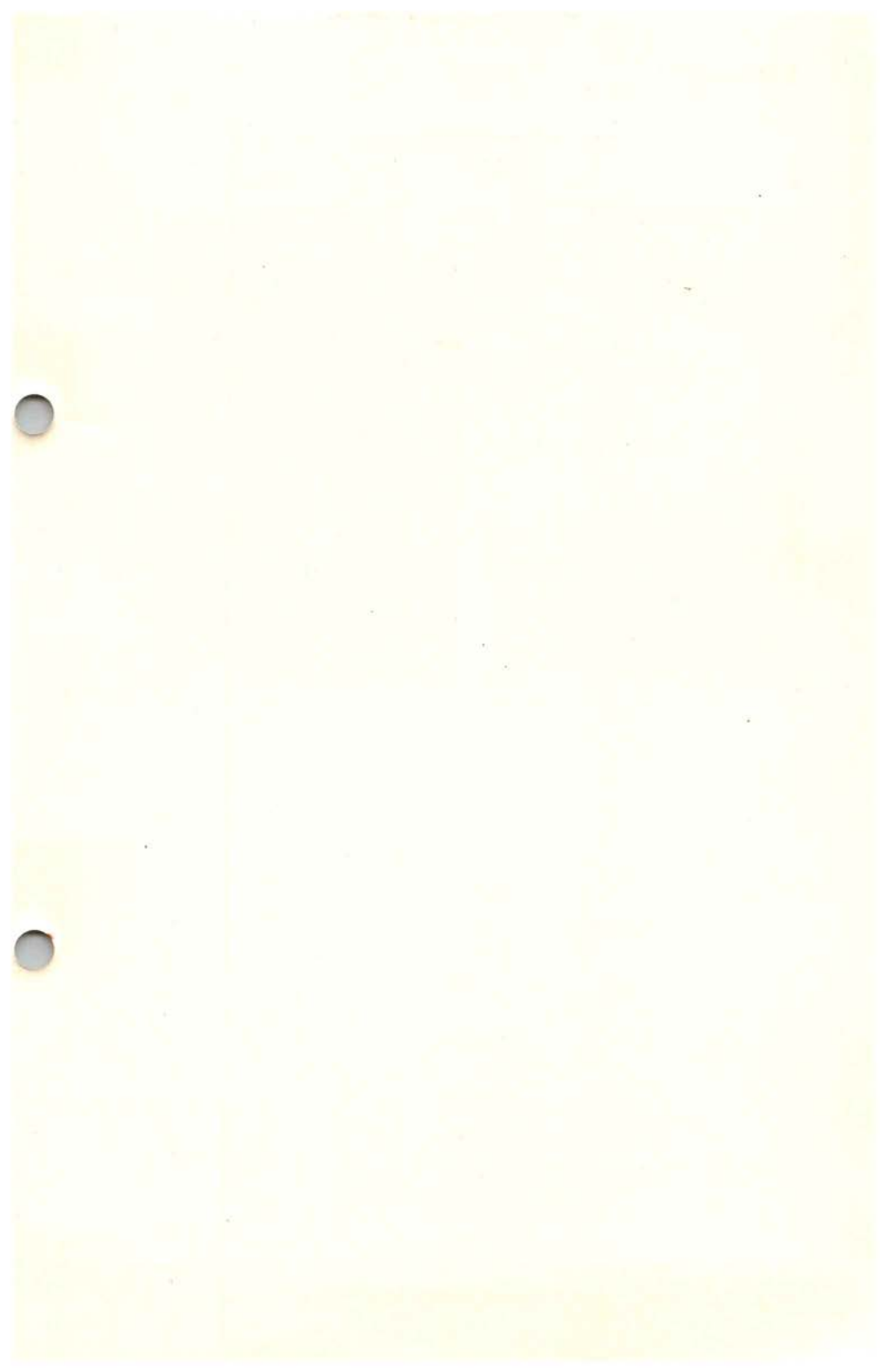
b) Dobbeltarmsignal.

Dagsignal.

*Korsstillede, blaa
Arme.*

Natsignal.

*Blaa Dobbeltlys.**c) Daglyssignal.**Blaa Lys.*



Nr. 12. »Rangering tilladt«.

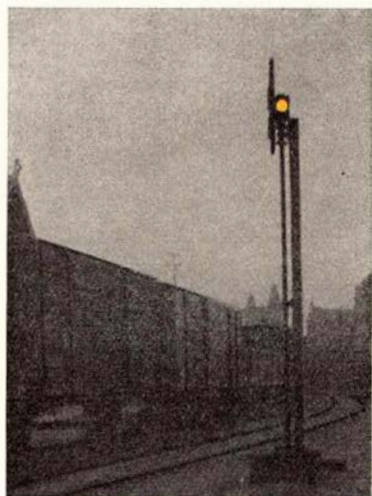
a) Skivesignal.

Dagsignal.

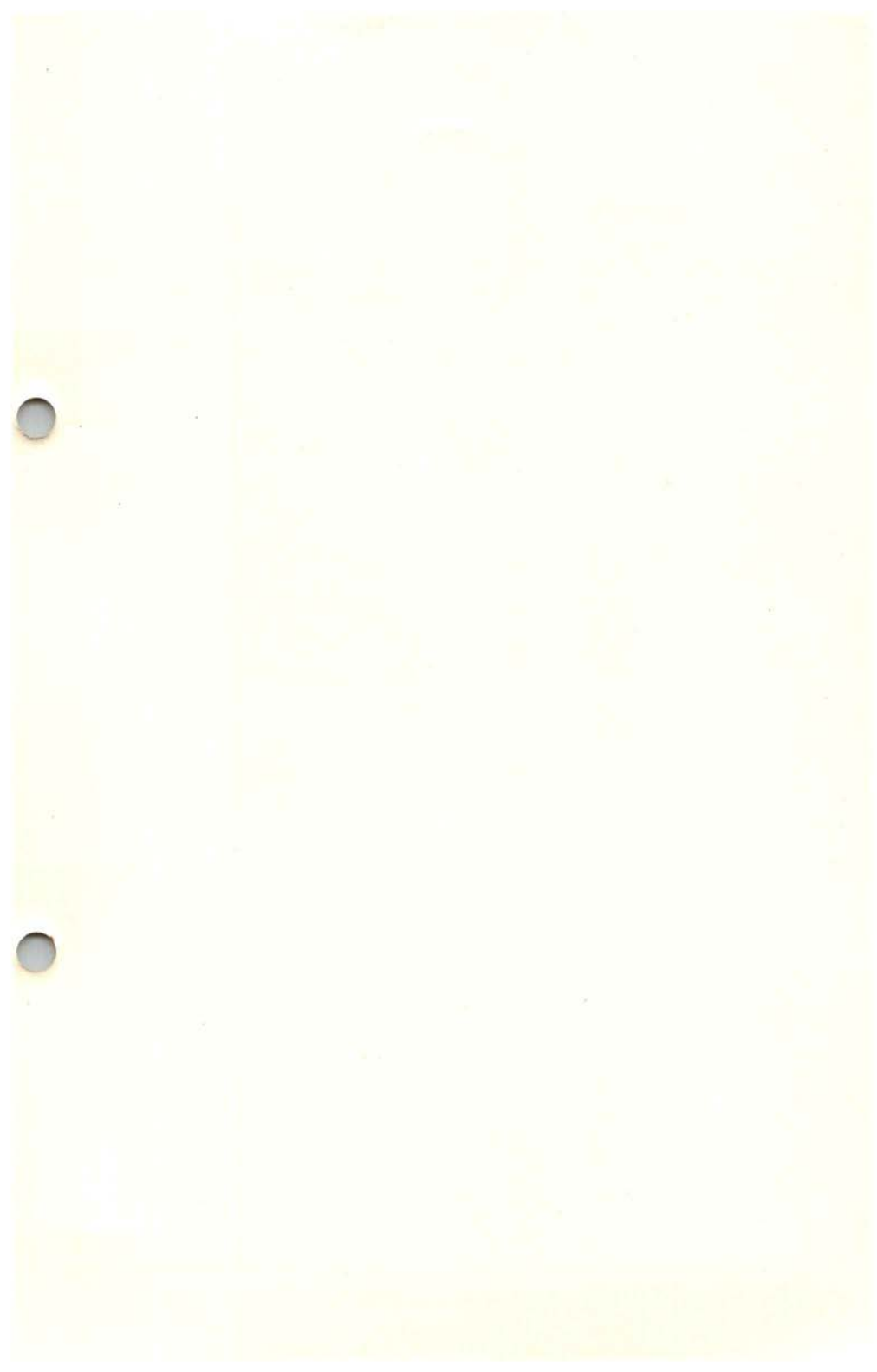
Natsignal.



Skivens Kant.



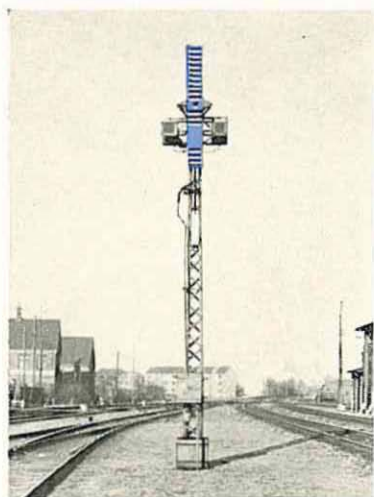
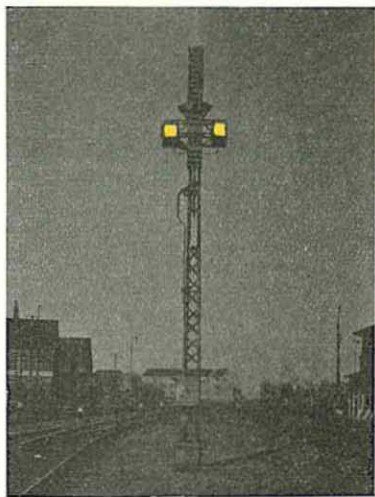
Brandgult Lys.



b) Dobbeltarmsignal.

Dagsignal.

Natsignal.

*Blaa, lodret stillede
Arme.**Brandgult
Dobbeltlys.**c) Daglyssignal.**Brandgult Lys.*

2. Rangerrygsignaler.

Et Rangerrygsignal er en Signalmast *enten* med en rund, sort Skive med hvid Kant, tværs over hvilken der er anbragt en drejelig *Bjælke*, der baade som Dag- og som Nat-signal vises hvid med sort Kant, *eller* med *Daglyssignal* paa en cirkulær Baggrundsskærm.

Nr. 13. »Nedløb forbudt«.



Vandret, hvid Stribe.

Til 2.

Rangerrygsignaler holdes tændt efter Behov. De nærmere Regler for Rangerrygsignalers Anvendelse fastsættes i hvert enkelt Tilfælde ved lokal Instruks.

Nr. 14. »Langsomt Nedløb tilladt«.



Skraa, hvid Stribe.

Nr. 15. »Nedløb tilladt med større Hastighed«.



Lodret, hvid Stribe.



E. Mastesignaler for Billetsalgssteder.

Nr. 16. »Rejsende eller Gods at optage«.

Dagsignal.

Natsignal.



*Rund, brandgul Skive
med sort Kant.*



Brandgult Lys.

Til E.

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

Til Nr. 16.

Signal Nr. 16 (*»Rejsende eller Gods at optage«*) tilkendegiver for Tog, der efter Tjenestekøreplanen skal standse, naar der er rejsende eller Gods at optage, at Toget skal standse ved Billetsalgsstedet.

Mastesignaler for Billetsalgssteder holdes tændt efter Behov.

Paa en enkeltsporet Bane anbringes en Skive, som er fælles for begge Togretninger. Signalet viser Lys i begge Retninger. Paa en dobbeltsporet Bane anbringes en Skive for hvert Spor. Signalet viser ikke Lys bagud.

Naar Signal Nr. 16 ikke vises, og Toget ikke medfører rejsende eller Gods til Billetsalgsstedet, skal Toget ikke standse.

II. Retningsvisere samt Tal- og Bogstavvisere.

A. Retningsvisere.

En Retningsviser er et paa eller ved Indkørselssignalet anbragt Daglyssignal paa firkantet Baggrund, der paa Stationer med mere end een Togvej kan være anbragt for at angive den indstillede Indkørselstogvejs Forløb.

Nr. 18. »Togvejen stillet til lige (mindst krumme) Spor«.



Lodret, lysende Streg.

Nr. 19. »Togvejen stillet til krumt (mest krumme) Spor«.



Skraa, lysende Streg.

Til A.

Det er i Tjenestekøreplanen angivet, hvilke Stationer der er forsynet med Retningsvisere.

Møder en Lokomotivfører en slukket Retningsviser uden forud at være underrettet om, at den er i Uorden, skal han forholde sig, som om Signal Nr. 1 (*»St o p«*) var vist, og uopholdelig bringe Toget til Standsning saavidt muligt foran Indkørselssignalet. Toget maa da ikke genoptage Kørslen, forinden der af Stationen, eller hvis Stationen er ubetjent da af Togføreren, er givet Tilladelse til Viderekørsel. Dette gælder dog ikke, hvis der vises Signal Nr. 3 (*»K ø r i g e n n e m«*) paa en Station uden forgrenede Gennemkørselstogveje. Toget maa da fortsætte sin Kørsel, uanset om Retningsviseren er tændt eller ej.

Fremgaar det af Retningsviseren, at Togvejen er indstillet til et andet Spor end det, Toget ifølge Togplanen eller modtagen Underretning skal benytte, skal Lokomotivføreren ligeledes forholde sig, som om Signal Nr. 1 var vist, herfra dog undtaget de Tilfælde, hvor Lokomotivføreren har givet Signal Nr. 60 (*»F æ r d i g t i l I n d k ø r s e l«*), efter at der har været vist Signal Nr. 1 fra Indkørselssignalmasten.

Til Nr. 19.

Signal Nr. 19 (*»T o g v e j e n s t i l l e t t i l k r u m t (m e s t k r u m m e) S p o r«*) tilkendegiver, regnet nedefra og opefter, til hvilken Side den indstillede Togvej ligger i Forhold til det lige (mindst krumme) Spor.

B. Tal- og Bogstavvisere. *)

En Tal- eller Bogstavviser er et paa eller ved et Signal anbragt Daglyssignal paa firkantet Baggrund.

Hvor et Togvejssignal for Indkørsel gælder til 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 Bogstavviser for Hovedsignalet (Udkørselssignalet) anbringes paa dette.

Om Tal- og Bogstavvisere i Forbindelse med Dværgsignaler se Afsnit III: *Dværgsignaler*.

Nr. 20. »Togvejen indstillet til ...«.



Bogstavet eller Tallet lysende eller vist paa lys Baggrund.

*) De paa enkelte Stationspladser anbragte Lystableauer til Personalets Underretning om indstillede Indkørselstogveje henhører ikke under denne Betegnelse.

Til B.

Møder en Lokomotivfører en slukket Tal- eller Bogstavviser uden forud at være underrettet om, at denne er i Uorden, skal han forholde sig, som om Signal Nr. 9 (*»Togvejen ikke farbar for Tog«*) henholdsvis Signal Nr. 1 (*»Stop«*) var vist fra det paagældende Mastesignal.

Dette gælder dog ikke, hvis der har været vist Signal Nr. 3 (*»Kør igennem«*) paa en Station uden forgrenede Gennemkørselstogveje. Toget maa da fortsætte sin Kørsel, uanset om Tal- eller Bogstavviseren er tændt eller ej.

Fremgaar det af Tal- eller Bogstavviseren paa et Togvejssignal, der gælder for Indkørsel til flere Togveje, at der er indstillet en anden Togvej end den, Toget skal benytte, skal Lokomotivføreren ligeledes forholde sig, som om Signal Nr. 9 var vist.

Fremgaar det af Bogstavviseren paa et Udkørselsignal eller et Togvejssignal, der gælder for Udkørsel til flere Strækninger, at Togvejen er indstillet til en anden Strækning end den, Toget skal benytte, skal Lokomotivføreren forholde sig, som om Signal Nr. 1 henholdsvis Nr. 9 var vist.

III. Dværgsignaler.

Til III.

Dværgsignaler er Daglyssignaler paa sektorformet Baggrund.

Dværgsignalerne opstilles umiddelbart til højre for det Spor, de gælder for, eller over dette.

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

Under særlige Forhold kan der under et Dværgsignal ved Tal- eller Bogstavviser tilkendegives, fra hvilket Spor Forbikørsel forbi Dværgsignalet kan ske, naar der fra dette vises Signal Nr. 22 (*»Forbikørsel tilladt med Forsigtighed«*) eller Signal Nr. 23 (*»Forbikørsel tilladt«*). Tal- og Bogstavvisere er kun anbragt af Rangerhensyn og kan ikke erstatte Togvejssignaler.

Tænding af Dværgsignaler sker, forsaavidt disse har Betydning for vedkommende Tog, senest samtidig med Signalgivning for Toget. Slukning sker tidligst ved Signalgivningens Ophør.

Herudover holdes Dværgsignalerne tændt efter Behov af Rangerhensyn.

Det er forbudt to tæt efter hinanden følgende Rangertræk, Lokomotiver eller lignende at passere et Dværgsignal paa samme Kørtilladelse. Et Rangertræk m. m. maa, naar det bemærkes, at Signalet umiddelbart forinden er passeret af et forankørende Rangertræk m. m., først gaa frem, efter at Dværgsignalet er sat paa *»Forbikørsel forbudt«* og derefter paany viser et af Kørsignalerne.

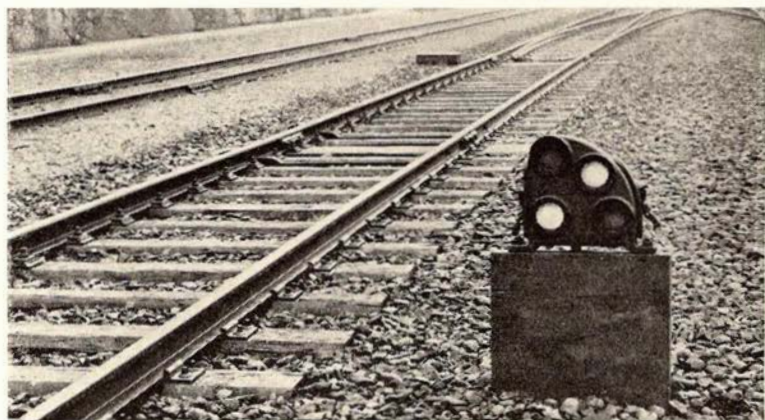
Er et Dværgsignal slukket, skal der forholdes, som om Signal Nr. 21 (*»Forbikørsel forbudt«*) var vist.

Nr. 21. »Forbikørsel forbudt«.



To hvide Lys vandret ved Siden af hinanden.

Nr. 22. »Forbikørsel tilladt med Forsigtighed«.



To hvide Lys skraat opad til højre.

Til Nr. 21.

Signal Nr. 21 (*»Forbikørsel forbudt«*) tilkendegiver, at Kørsel maa finde Sted helt op til Dværgsignalet; men dette maa under ingen Omstændigheder passeres uden efter særlig Tilladelse.

Til Nr. 22.

Signal Nr. 22 (*»Forbikørsel tilladt med Forsigtighed«*) tilkendegiver, at Forbikørsel maa finde Sted med særlig Agtpaagivenhed overfor enhver Hindring, idet Sporstykket bag Dværgsignalet maa paaregnes at være belemret, hvorhos det eventuelt efterfølgende Dværgsignal maa paaregnes at vise Signal Nr. 21 (*»Forbikørsel forbudt«*).

Nr. 23. »Forbikørsel tilladt«.*To hvide Lys lodret over hinanden.**Nr. 24. »Dværgsignalet ubetjent«.**To hvide Lys skraat opad til venstre.*

Til Nr. 23.

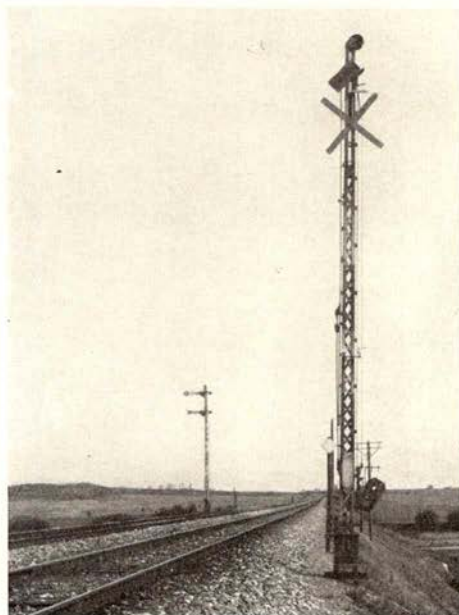
Signal Nr. 23 (*»Forbikørsel tilladt«*) tilkendegiver, at Forbikørsel maa finde Sted, og at Sporet er frit til eventuelt efterfølgende Dværghsignal, der enten viser Signal Nr. 22 (*»Forbikørsel tilladt med Forsigtighed«*) eller Signal Nr. 23.

Til Nr. 24.

Signal Nr. 24 (*»Dværghsignalet ubetjent«*) tilkendegiver, at Dværghsignalet maa passeres, som om intet Dværghsignal forefandtes.

IV. Ugyldighedsmærker.

Nr. 26. »Mastesignalet eller Dværghsignalet er ugyldigt«.



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

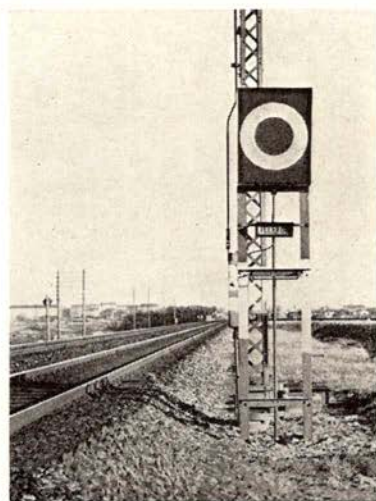


Et Kryds anbragt tværs over Dværghsignalet.

Til Nr. 26.

Signal Nr. 26 (*»Mastesignalet eller Dværgsignalet er ugyldigt«*) tilkendegiver, at det paagældende Signal ikke har Betydning for Kørslen, og at der derfor overfor det saaledes ugyldiggjorte Signal skal forholdes, som om dette *ikke forefandtes*. Paa ugyldiggjorte Armsignaler, dog ikke Rangersignaler, er Armene fjernet eller hænger ned langs Masten, og der vises fra et ugyldiggjort Signal i Almindelighed intet Lys i Togtid. Ved ugyldiggjorte Daglyssignaler tillades det dog at anvende Lys ved et Anlægs Gennemprøvning; men det maa i saa Fald være hvidt Lys.

Nr. 27. »Retningsviseren, Tal- eller Bogstavviseren ugyldig«.



H v i d R i n g anbragt paa Signalet.

Til Nr. 27.

Signal Nr. 27 (*»Retningsviseren, Tal- eller Bogstavviseren ugyldig«*) tilkender, at den paagældende Retningsviser m. m. ikke har Betydning for Togene, og at der derfor overfor den saaledes ugyldiggjorte Retningsviser, Tal- eller Bogstavviser skal forholdes, som om denne *ikke forefandtes*. Fra ugyldiggjorte Retningsvisere, Tal- eller Bogstavvisere vises intet Lys.

V. Sporskifte- og Sporspærringssignaler.

Sporskifte- og Sporspærringssignaler er Formsignaler fra Lygtekasser, der i Reglen er sortmalede.

Nr. 28. »Sporskiftet stillet til lige Spor«.



Lodret, hvid Stribe.

Viser Signalet *brandgul Stribe*, tilkendegiver det, at Sporskiftet er indstillet til et lige Spor, som ikke er udstyret med Køreledning og derfor ikke maa befares af elektriske Tog.

Til V.

Naar et Sporskifte paa en Station spigres, boltes og aflaaes for længere Tid, vil det eventuelt dermed forbundne Sporskiftesignal blive fjernet.

Bevares Sporskiftesignalet undtagelsesvis ved et spigret, boltet og aflaaet Sporskifte, skal det belyses paa sædvanlig Maade.

Tænding af Signalerne for de til en Togvej hørende Sporskifter med tilhørende Dækningsporskifter og Sporspærrer skal ske senest samtidig med Signalgivning for paagældende Tog.

Herudover holdes Signalerne tændt efter Behov under Rangering i den paagældende Sporgruppe.

Bemærker Lokomotivføreren ved Iagttagelse af et Sporskiftesignal, at der er stillet Togvej til et andet Spor end det, Toget skal benytte, skal Lokomotivføreren uopholdelig bringe Toget til Standsning. Toget maa da ikke genoptage Kørslen, forinden der af Stationen — eller hvis den er ubetjent da af Togføreren — er givet Tilladelse til Viderekørsel.

Til Nr. 28.

Signal Nr. 28 (*»Sporskiftet stillet til lige Spor«*) 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 Krydsnings-

Nr. 29. »Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.



S k r a a, h v i d P i l, som viser, til hvilken Side Afvigelsen sker.

Viser Signalet *brandgul P i l*, tilkendegiver det, at Sporskiftet er indstillet til et afvigende Spor, som ikke er udstyret med Køreledning og derfor ikke maa befares af elektriske Tog.

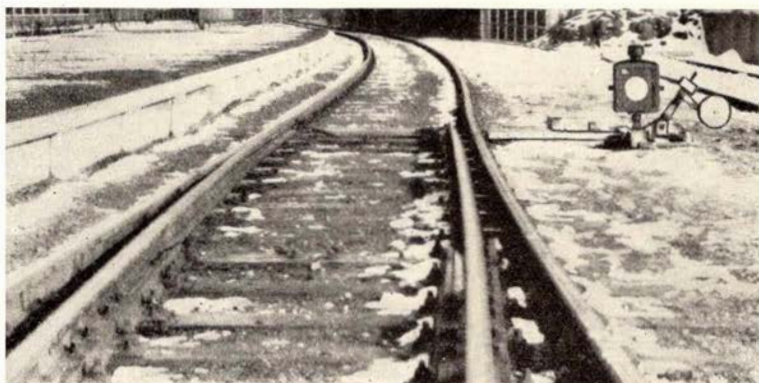
sporskifte alle fire Sporskifter paa een Gang, vises kun eet Signal, gældende for begge Ender af Krydsningssporskiftet,
ved hele Krydsningssporskifter, hvis ene Gren fører ud i et Aflob, at Sporskiftet i den Gren, ved hvilken Signalet vises, kan befares ad den lige Skinnestreng,
ved Sporspærrer, at Sporet kan befares.

Til Nr. 29.

Signal Nr. 29 (*»Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«*) 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 Stillinger af Sporskiftet og tilkendegiver da, til hvilken Side Afvigelsen sker. Dette finder altid Sted ved Sporskifter foran flersporede Færgekapper,
ved hele Krydsningssporskifter, hvis ene Gren fører ud i et Aflob, at Sporskiftet i den Gren, ved hvilken Signalet vises, kan befares ad den krumme Skinnestreng.

Nr. 30. »Medgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.

a) Rund, hvid Flade.



b) Halvmaaneformet, hvid Flade, hvis Krumning angiver Afgigelsen.



Til Nr. 30.

Signal Nr. 30 a (*»Medgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«*) 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. 33 (*»Krydsningssporskiftet stillet til de afvigende Spor«*) — gældende for begge Ender af Krydsningssporskiftet, og Signal Nr. 30 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.

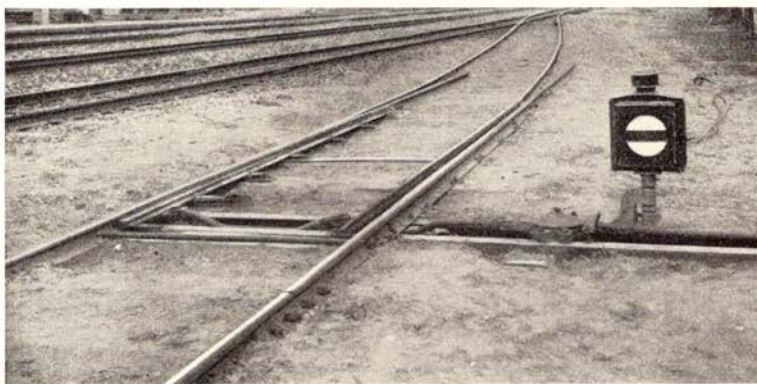
Signal Nr. 30 b (*»Medgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«*) tilkendegiver, til hvilken af de *krumme* Skinnestreng Sporskiftet er indstillet. Signalet anvendes kun ved Sporskifter, hvor Skinnestrengene kurver til modsatte Sider, og hvor Signal Nr. 29 (*»Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«*) benyttes for begge Sporskiftets Stillinger.

Nr. 31. »Togvejen spærret«.



Rund, blaa Flade med vandret Tværstreg.
Om Dagen vises Signalet paa en firkantet, hvid Baggrund.

Nr. 32. »Sporet spærret«.



*Rund, hvid Flade med vandret, sort
Tværstreg.*

Til Nr. 31.

Signal Nr. 31 (*»Togvejen spærret«*) tilkendegiver, at Kørslen skal standses foran Signalet, da Viderekørsel er hindret af et Afløbssporstifte, stillet til Afløb, af faste eller bevægelige Sporstoppere i Spærrestilling el. lign.

Signalet anvendes kun ved Togvejsspor.

Ved hele Krydsningssporstifter vises Signalet ved den Gren, hvori Sporskiftet, som fører til Afløb eller til Sporstopper, ligger.

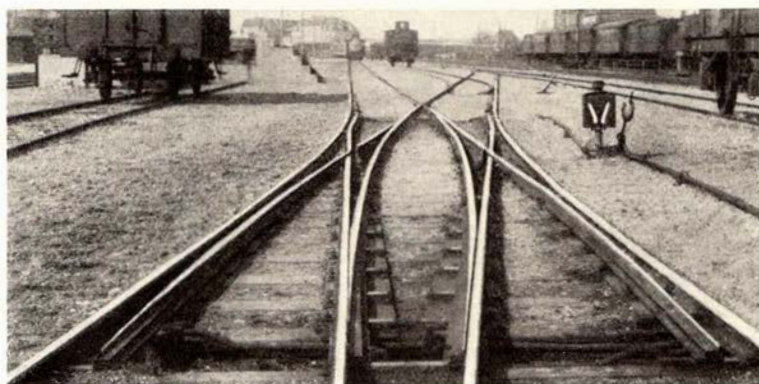
Til Nr. 32.

Signal Nr. 32 (*»Sporet spærret«*) tilkendegiver, at Kørslen skal standses foran Signalet, da Viderekørsel er hindret af et Afløbssporstifte stillet til Afløb, faste eller bevægelige Sporstoppere i Spærrestilling el. lign.

Signalet anvendes ikke ved Togvejsspor.

Ved hele Krydsningssporstifter vises Signalet ved den Gren, hvori Sporskiftet, som fører til Afløb eller til Sporstopper, ligger.

Nr. 33. »Krydsningssporskiftet stillet til de afvigende
Spor«.



To skraa, hvide Pile hver til sin Side.

Til Nr. 33.

Signal Nr. 33 (*»Krydsningssporskiftet stillet til de afvigende Spor«*) tilkender, at Sporskifterne kan befares ad begge de krumme Skinnestreng. 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. Indstilles i et saadant Krydsningssporskifte alle fire Sporskifter paa een Gang, vises kun eet Signal gældende for begge Enden af Krydsningssporskiftet.

Nr. 34. »Krydsningssporskiftet stillet til et lige Spor«.



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

Viser Signalet *brandgul Farve* paa øverste Halvdel, tilkendegiver det, at Sporskiftet er indstillet til et lige Spor, som ikke er udstyret med Køreledning og derfor ikke maa befares af elektriske Tog.

Nr. 35. »Krydsningssporskiftet stillet til et afvigende Spor«.



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

Viser Signalet *brandgul Farve* paa øverste Halvdel, tilkendegiver det, at Sporskiftet er indstillet til et afvigende Spor, som ikke er udstyret med Køreledning og derfor ikke maa befares af elektriske Tog.

Til Nr. 34.

Signal Nr. 34 (*»Krydsningssporskiftet stillet til et lige Spor«*) 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.

Til Nr. 35.

Signal Nr. 35 (*»Krydsningssporskiftet stillet til et afvigende Spor«*) tilkendegiver:

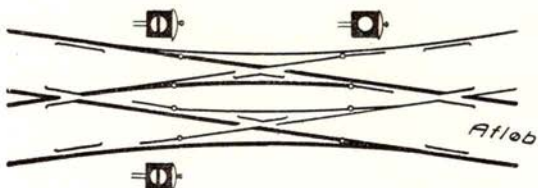
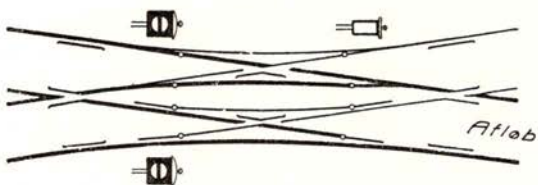
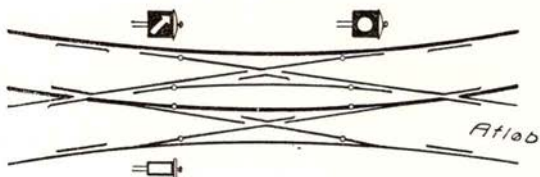
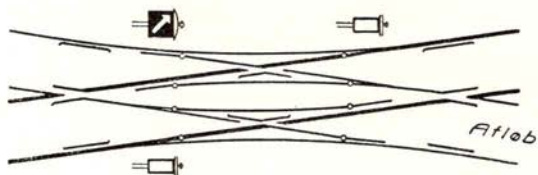
naar *Figuren ses til højre for Vinkelspidsen*, at Kørsel kan finde Sted i det *krumme Spor* til højre,

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

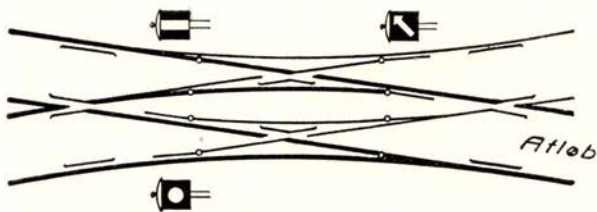
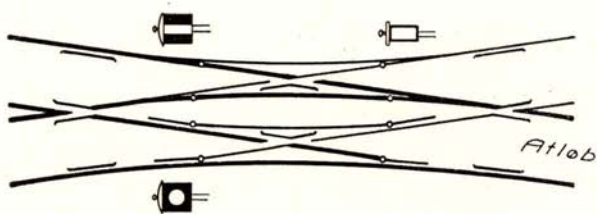
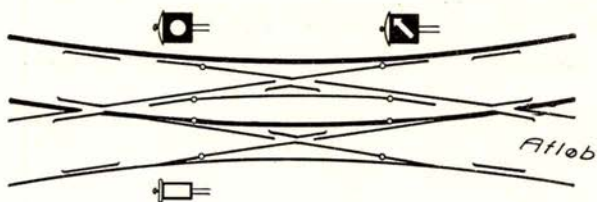
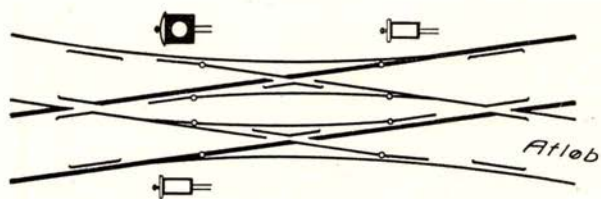
Signalet anvendes ved samme Sporskifter som Signal Nr. 34.

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

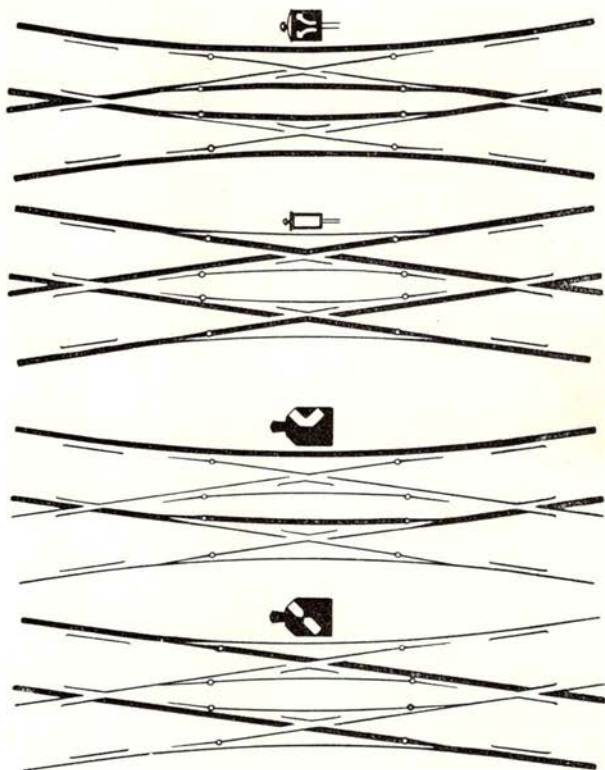
Set fra venstre

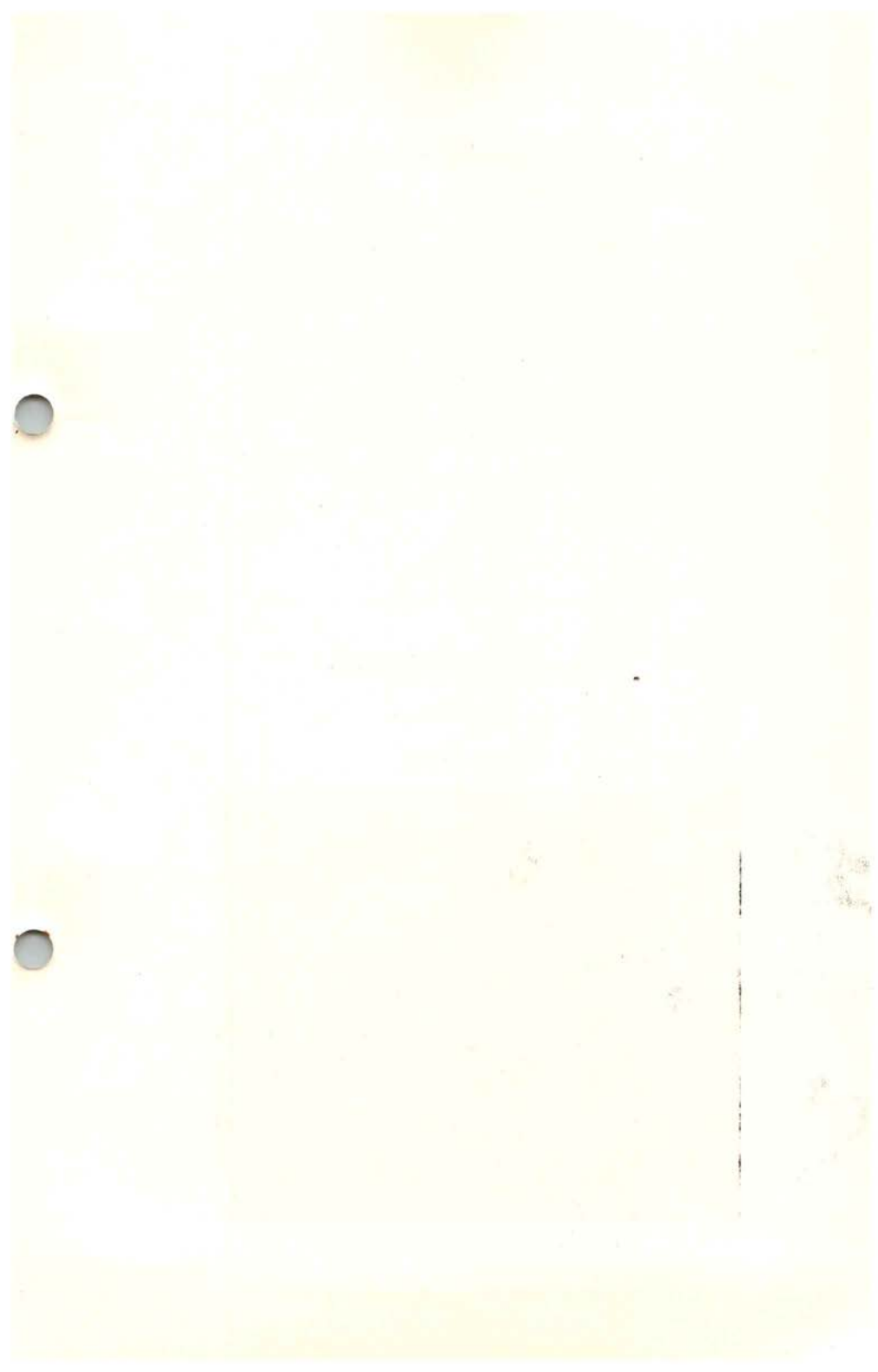


Set fra højre



Signalgivning ved helt Krydsningssporstykke.





VI. Knaldsignal.

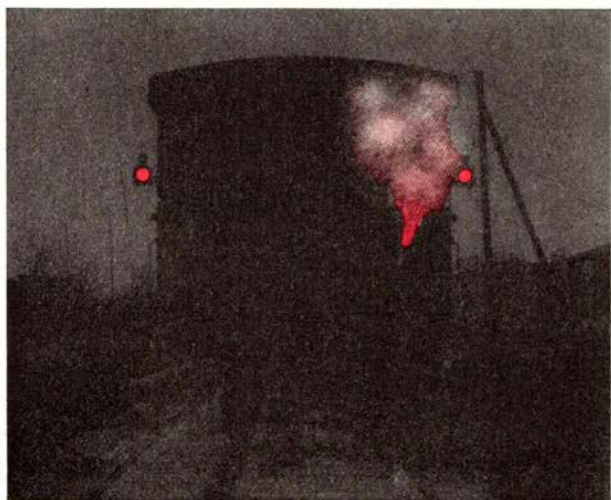
Nr. 37. »Signal følger«.

Eet eller flere høje Knald.

VII. Fakkelsignal.

Nr. 38. »Stop«.

Kun Natsignal.



Rødtlysende Fakkell.

Til Nr. 37.

Signal Nr. 37 (*»Signal følger«*) tilkendegiver, at Toget snarest skal bringes til Standsning, da det maa forventes, at der vil følge enten et Signal Nr. 82 (*»Stop«*) eller et Signal Nr. 40 (*»Stop«*). Mod et kommende Sneplovtog udlægges Knaldsignal ogsaa foran Signal Nr. 39 (*»Forsigtig, Standsignal »Stop« følger«*).

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

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

Til Nr. 38.

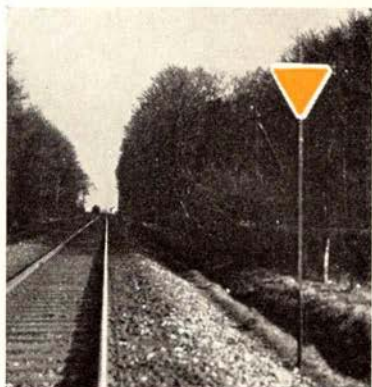
Signal Nr. 38 (*»Stop«*) tilkendegiver, at Banen er ufarbar, fordi et Tog, der ekstraordinært er standset paa fri Bane, holder stille eller kører tilbage. Signalet anvendes kun som Natsignal.

Signalfaklen er som Regel anbragt i Signalskiveholderen bag paa Togets sidste Køretøj.

VIII. Standsignaler.

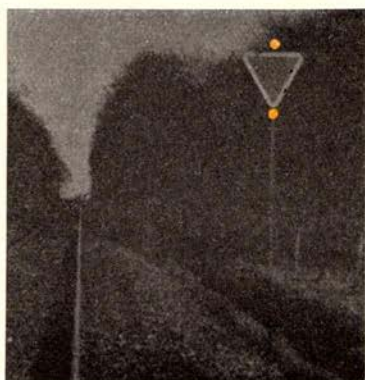
Nr. 39. »Forsigtig, Standsignal «Stop» følger«.

Dagsignal.



Trekantet, ligesidet,
brandgul Skive med
nedadvendt Spids og
med hvid Kant.

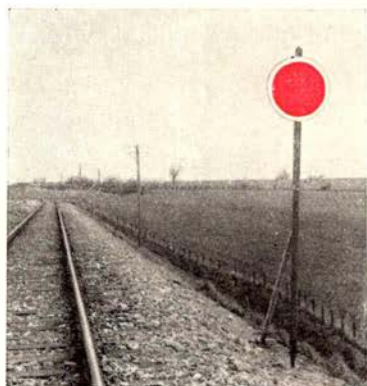
Natsignal.



To brandgule Lys
lodret over hinanden.

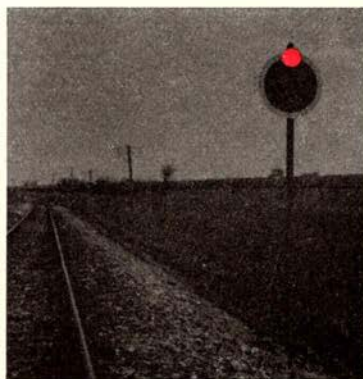
Nr. 40. »Stop«.

Dagsignal.



Rund, rød Skive med
hvid Kant.

Natsignal.



Rødt Lys.

Til VIII.

Standssignaler er Skivesignaler anbragt paa en 2—3 m høj Stander, som Natsignaler i visse Tilfælde suppleret med *Lyssignaler*, der dog selvstændigt gælder som Signaler.

I Undtagelsestilfælde kan Skiven dog anbringes paa anden Maade.

Til Nr. 39.

Signal Nr. 39 (*»Forsigtig, Standssignal »Stop« følger»*) tilkendegiver, at Signal Nr. 40 (*»Stop«*) følger i 400 m's Afstand, paa de i Bilag 4 nævnte Strækninger dog i 800 m's Afstand.

Signalet er anbragt tæt op til Profilet til højre for Sporet set i Køeretningen. Mod kommende Sneplovtog skal der i en Afstand af 50 m foran Signal Nr. 39 udlægges Knaldsignal.

Til Nr. 40.

Signal Nr. 40 (*»Stop«*) tilkendegiver, at Sporet bag Signalet ikke maa befares.

Paa fri Bane er Signalet anbragt tæt op til Profilet til højre for Sporet set i Køeretningen. Foran Signalet skal der udlægges Knaldsignal i 200 m's Afstand, paa de i Bilag 4 nævnte Strækninger dog i 400 m's Afstand, og opstilles Signal Nr. 39 (*»Forsigtig, Standssignal »Stop« følger»*) i 400 m's Afstand, henholdsvis i 800 m's Afstand.

Paa Stationer staar Signalet midt i Sporet og er ikke suppleret med Signalerne Nr. 37 og Nr. 39.

Nr. 41. »Forsigtigstrækning følger«.

Dagsignal.



Trekantet, ligebenet, brandgul Skive med nedadvendt Spids og med hvid Kant samt med Hastighedsangivelse.

Natsignal.



To brandgule Lys lodret over hinanden.

Til Nr. 41.

Signal Nr. 41 (*»Forsigtigstrækning følger«*) tilkendegiver, at et efterfølgende Strækningsafsnit i Henhold til Tjenestekøreplanen, La eller særlig Meddelelse (jfr. S R) ikke maa befares med den for Strækningen ellers tilladte Hastighed. Hastigheden (i km i Timen) maa ikke overskride det paa Skiven angivne Tal.

Signalet er anbragt tæt op til Profilet til højre for Sporet set i Køreretningen.

Signalet staar saavel paa fri Bane som ved Stationernes gennemgaaende Hovedspor*) 400 m, paa de i Bilag 4 nævnte Strækninger 800 m, foran Forsigtigstrækningens Begyndelsepunkt, og *senest i dette Punkt* skal Togets Hastighed være bragt ned til den for Forsigtigstrækningen gældende største, tilladte Hastighed.

Er der paa en Forgreningsstation flere Gennemkørselstogveje, er det ved *Bogstavangivelse* under Skiven paa Signal Nr. 41 angivet, for hvilken Gennemkørselstogvej Signalet gælder.

Er der paa en Forgreningsstation en *midlertidig Hastighedsnedsættelse* i et gennemgaaende Hovedspor, som ikke er Gennemkørselsspor, er det ved *Talangivelse* under Skiven paa Signal Nr. 41 angivet, for hvilket gennemgaaede Hovedspor Signalet gælder.

Under særlige Forhold kan Opstilling af Signal Nr. 41 undlades; men i saa Fald skal den paagældende Forsigtigstrækningens Begyndelse vises enten ved Signal Nr. 42 (*»Kør langsomt«*) eller ved Signal Nr. 43 (*»Kør hurtigere«*), se herom Afsnit XXII: *»Afmærkning af Spor, der kun maa befares med nedsat Kørehastighed, og Signalgivning ved Kørsel over saadanne Spor«*.

*) Et gennemgaaende Hovedspor er den lige (mindst krumme) Fortsættelse ind paa Stationen af Hovedsporet paa fri Bane.

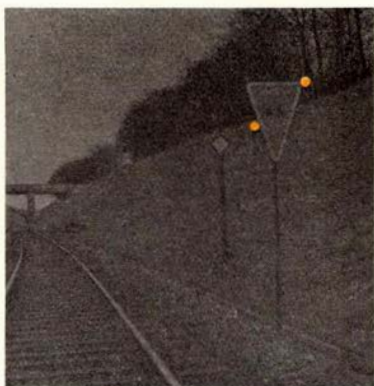
Nr. 42. »Kør langsomt«.

Dagsignal.



*Trekantet, ligebenet,
brandgul Skive med
nedadvendt Spids og
med hvid Kant samt med
Hastighedsangivelse.*

Natsignal.



*To brandgule Lys
skraat opad til højre (45°).*

Ved *faste Hastighedsnedsættelser*, d.v.s. Hastighedsnedsættelser, der er optaget i Tjenestekøreplanen, vises Signal Nr. 41 ogsaa i Mørke alene som *Dagsignal*.

Til Nr. 42.

Signal Nr. 42 (*»Kør langsomt«*) tilkendegiver, at det umiddelbart følgende Strækningsafsnit i Henhold til Tjenestekøreplanen, La eller særlig Meddelelse (jfr. S R) ikke maa befares med den for Strækningen ellers tilladte Hastighed. Hastigheden (i km i Timen) maa ikke overskride det paa Skiven angivne Tal.

Togets Hastighed skal *senest, naar Lokomotivet er ud for Signal Nr. 42*, være bragt ned til den for Forsigtigstrækningen gældende største tilladte Hastighed.

Signalet anvendes kun for Udkørsel fra de i Bilag 5 angivne Togudgangsstationer, Rebroussementsstationer og Førgreningsstationer og da kun, naar en Forsigtigstræknings Begyndelsespunkt ligger saaledes, at normal Afmærkning med Signal Nr. 41 (*»Forsigtigstrækning følger«*) ikke vilde kunne gennemføres, uden at dette Signal maatte opstilles indenfor det yderste Sammenløbssporskifte for Stationens Udkørselstogveje til den paagældende Bane-strækning. Se herom Afsnit XXII: *»Afmærkning af Spor, der kun maa befares med nedsat Kørehastighed, og Signalgivning ved Kørsel over saadanne Spor«*.

Signalet er anbragt tæt op til Profilet til højre for Sporet set i Køreretningen. *Signalet gælder kun for Tog, der er standset paa Stationen*, men ikke for gennemkørende Tog, for hvilke der paa normal Maade vises Signal Nr. 41.

Ved *faste Hastighedsnedsættelser*, d.v.s. Hastighedsnedsættelser, der er optaget i Tjenestekøreplanen, vises Signal Nr. 42 ogsaa i Mørke alene som *Dagsignal*.

Nr. 43. »Kør hurtigere«.

Dagsignal.



Trekantet, ligebeinet,
brandgul Skive med
opadvendt Spids og
med hvid Kant samt med
Hastighedsangivelse.

Natsignal.



Brandgult Lys.

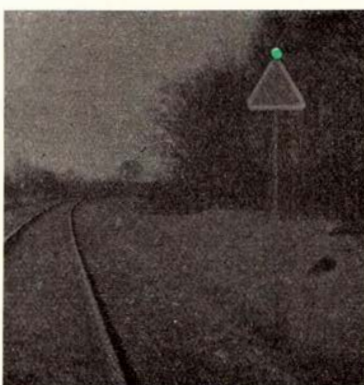
Nr. 44. »Forsigtigstrækning ender«.

Dagsignal.



Trekantet, ligesidet,
grøn Skive med opad-
vendt Spids og med hvid
Kant.

Natsignal.



Grønt Lys.

Til Nr. 43.

Signal Nr. 43 (*»Kør hurtigere«*) tilkendegiver, at der i nær Tilslutning til en Forsigtigstrækning følger en anden Forsigtigstrækning, som i Henhold til Tjenestekøreplanen, La eller særlig Meddelelse (jfr. SR) ikke maa befares med den for Strækningen ellers tilladte Hastighed, og at Hastigheden paa denne anden Forsigtigstrækning er større end paa den første. Hastigheden (i km i Timen) maa ikke overskride det paa Skiven angivne Tal.

Signalet er anbragt tæt op til Profilet til højre for Sporet set i Køreretningen.

Signalet staar ved den første Forsigtigstræknings Endepunkt, og *først naar hele Toget har passeret Signalet*, maa den for den første Forsigtigstrækning gældende nedsatte Kørehastighed sættes op til den for den anden Forsigtigstrækning gældende største tilladte Hastighed.

Ved *faste Hastighedsnedsættelser*, d.v.s. Hastighedsnedsættelser, der er optaget i Tjenestekøreplanen, vises Signal Nr. 43 ogsaa i Mørke alene som *Dagsignal*.

Til Nr. 44.

Signal Nr. 44 (*»Forsigtigstrækning ender«*) tilkendegiver, at Kørslen med nedsat Kørehastighed maa ophøre, *naar hele Toget har passeret Signalet*.

Signalet er anbragt tæt op til Profilet til højre for Sporet set i Køreretningen.

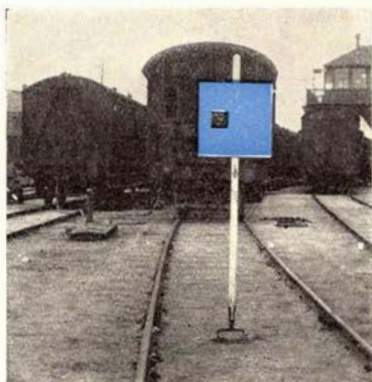
Signalet staar udfor det Sted, hvor Forsigtigstrækningen ender.

Hvor to Forsigtigstrækninger følger tæt efter hinanden, kan Signal Nr. 44 for første Strækning undlades, idet første Forsigtigstrækning da afsluttes enten ved Signal Nr. 41 (*»Forsigtigstrækning følger«*) eller ved Signal Nr. 43 (*»Kør hurtigere«*).

Nr. 45. »Forbirangering forbudt«.

Dagsignal.

Natsignal.



*Kvadratisk
blaa Skive.*



Blaa Lys.

gere») gældende for den anden Forsigtigstræknings Begyndelse, se herom Afsnit XXII: »*Afmærkning af Spor, der kun maa befares med nedsat Kørehastighed, og Signalgivning ved Kørsel over saadanne Spor*«.

Ved *faste Hastighedsnedsættelser*, d.v.s. Hastighedsnedsættelser, der er optaget i Tjenestekøreplanen, samt ved *midlertidige Hastighedsnedsættelser, der ender paa Stationer* (dækket af Hovedsignaler), vises Signal Nr. 44 ogsaa i Mørke alene som *Dagsignal*.

Til Nr. 45.

Signal Nr. 45 (»*Forbirangering forbudt*«) tilkendegiver, at Sporet bag Signalet ikke maa befares, fordi det er belemret med:

Vogne, der er under Opladning eller Vandforsyning eller under Forvarmning fra andet Spor eller fra fast Forvarmningsanlæg,

Kedelvogne, der forvarmer Vogne paa andet Spor, Kabler eller Forbindelsesledninger.

Signalet anvendes kun paa Stationer og opstilles midt i Sporet.

IX. Togafgangssignaler.

Nr. 46. »Afgang«.

Signalet afgives paa en af følgende Maader:

a. Signalstok.

Signalstokken er en *kort Stok med rund Skive, der paa Forsiden er malet hvid med grøn Kant*, og med en i Midten af Skiven anbragt *Lygte*, som kan vise grønt Lys.

Dagsignal.



Signalstokken holdes i Vejret med Forsiden vendt mod Togføreren.

Natsignal.



Signalstokken holdes i Vejret, og vendt imod Togføreren afgives flere Blink med grønt Lys.

Til Nr. 46.

Signal Nr. 46 (*»A f g a n g«*) tilkendegiver, at Toget skal afgaa. Signalet afgives af Stationsbestyreren til Togføreren og har kun Betydning for denne.

Naar Signal Nr. 46 af en eller anden Grund ikke kan gives paa foreskreven Maade, skal Stationsbestyreren underrette Togføreren herom og give ham mundtlig Afgangsortre.

Til Nr. 46 a.

Samtidig med at Signal Nr. 46 (*»A f g a n g«*) 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 443 Afgang«*.

Signalet maa ikke anvendes til Togafgang fra Spor, som er udstyret med faste Lysafgangssignaler.

b. Lyssignal fra faste Lygter.



Grønt Lys, eventuelt med Spornummer.

Nr. 47. »Kør«.

a. Haandsignal i Forbindelse med Fløjtesignal.

Dagsignal.

Natsignal.



Med Front mod Lokomotivet udstrækker Togføreren *den ene Arm vandret* og fløjter en lang og een eller flere korte Toner.



Togføreren viser *grønt Lys* mod Lokomotivet og fløjter en lang og een eller flere korte Toner.

b. Brummersignal.

En lang og en kort Tone.

Til Nr. 46 b.

Signal Nr. 46 b (*»A f g a n g«*) er anbragt ved det Spor, det gælder for, og ved Togafgang fra dette maa kun Lysafgangssignalet anvendes.

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

Til Nr. 47 a.

Signal Nr. 47 a (*»K ø r«*) tilkendegiver for Lokomotivføreren, at Toget skal køre. Det gives paa Togfølgestationer, naar Toget er færdigt til Afgang og snaest efter Modtagelsen af Signal Nr. 46 a eller 46 b (*»A f g a n g«*). Paa Holdsteder gives det, naar Arbejdet ved Toget er endt, og Afgangstiden er inde. Findes der paa Holdstedet fast Lysafgangssignal, skal dette dog være tændt, før Signalet gives.

Fløjtesignalet med to eller flere korte Toner afgives kun paa almindelige Mellemstationer*), naar to eller flere Tog samtidig opholder sig paa Stationen, og da saaledes at Fløjtesignalet med een kort Tone gælder det Tog, som holder i det Hovedspor, der har det laveste Spornummer, medens Fløjtesignalet med to korte Toner gælder det Tog, som holder i det Hovedspor, som har det næstlaveste Spornummer o. s. v.

Til Nr. 47 b.

Signal Nr. 47 b (*»K ø r«*) tilkendegiver for Lokomotivføreren, at Toget skal køre.

Signalet anvendes i elektriske Tog og i Tog, der er formeret af Lyntogsmateriel. Det afgives af Togføreren og modtages i Førerrummet.

*) Herved forstaas Stationer, som i Tjenestekøreplanen er trykt med almindelige (ikke fede) Typer.

X. Klokkesignaler.

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

1 Gang 5 Slag

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

2 Gange 5 Slag

Til X.

Signalerne gives med Klokkværker.

Klokkesignalerne gives som *Enkeltslag*, *Dobbeltslag* eller *Tredobbeltslag*.

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

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 Køreretning. Hvor der over en Strækning i samme Retning løber Tog med saavel lige som ulige Numre, fastsættes en Køreretning, for hvilken der afgives Signal Nr. 49 uanset Tognumret, og 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 Banestykke, 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 G a n g e 5 S l a g

Nr. 52. »Togindstillingssignal paa dobbeltsporet
Bane«.

3 G a n g e 5 S l a g

givet *t o* G a n g e 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, og aldrig *for* dette Tidspunkt. Togindstillingssignalet maa endvidere aldrig gives, forinden de forudløbende med- og modgaaende Tog har forladt Banestykket (paa dobbeltsporet Bane begge Spor).

Signalerne anvendes:

1. Naar et Plantog eller et Særtog, som er signaliseret eller anmeldt for Ledbevogtningen, 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 forlægges hertil.
4. Naar et Arbejdstog indstilles, efter at der er ringet for det.

Signalerne anvendes ikke:

- 1) Naar regelmæssig Drift er aflyst,
- 2) Naar et Tog er aflyst ved skriftlig eller trykt Ordre, herunder Særtogsanmeldelse med Angivelse af, at Ledbevogtningen er underrettet (dette vil da fremgaa af Særtogsanmeldelsen),
- 3) Naar et aflyst Plan- eller Særtog er erstattet af et Særtog, som løber i en Plan, som ikke er lagt tidligere end det aflyste Togs Plan, og som ikke bevirker Ændringer i Togfølgen (dette vil da fremgaa af Særtogsanmeldelsen).

Nr. 53. »Toggangsindstillingssignal«.

3 Gange 5 Slag,

*givet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters
Mellemrum.*

Nr. 54. »Alarmsignal«.

6 eller flere Gange 5 Slag.

- 4) Naar samtlige Ledvogterposter mellem to Stationer, mellem hvilke Togindstillingssignalet skal afgives, er underrettet telefonisk om Togindstillingen.

Til Nr. 53.

Signal Nr. 53 (*»Toggangsindstillingssignal«*) 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 før efter 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 Tognummer«*) og aldrig, forinden de forudgaaende med- og modgaaende Tog har forladt Banestykket (paa dobbeltsporet Bane begge Spor).

Naar samtlige Ledvogterposter mellem to Stationer, mellem hvilke Toggangsindstillingssignalet skal gives, er underrettet telefonisk om Toggangens Indstilling, bortfalder Toggangsindstillingssignalet.

Til Nr. 54.

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

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.

XI. 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 Afsnit XVI B: Rangersignaler.

Til Nr. 55.

Signal Nr. 55 (*»G i v A g t«*) tilkendegiver, at Lokomotivføreren vil henlede Opmærksomheden paa Toget f. Eks. for at advare Personer, der færdes paa Banen. Naar det gives i skruebremsede Tog, skal Togpersonalet være opmærksomt paa, om det skulde blive efterfulgt af Signal Nr. 56 (*»B r e m s«*).

Signalet skal altid gives i følgende Tilfælde:

- naar *»G i v A g t«*-Mærker passerer 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, og da fra begge Tog.
- 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«*) anvendes i Tog med betjente Skruebremser og tilkendegiver, at disse skal spændes.

Nr. 57. »Fare«.

6 eller flere korte Toner.

Nr. 58. »Løs Bremsen«.

To korte Toner.

Nr. 59. »Skyd paa«.

En lang og en kort Tone.

Nr. 60. »Færdig til Indkørsel«.

En kort og en lang Tone.

Til Nr. 57.

Signal Nr. 57 (*»Fare«*) tilkendegiver, at der foreligger en Faresituation, og at Toget derfor uopholdelig skal søges bragt til Standsning med alle til Raadighed staaende Midler ved den mest effektive Betjening af alle forhaandenværende Skruebremser, i luftbremsede Tog tillige ved Betjening af Konduktørventiler, Bremselaner og Luftklapper.

Til Nr. 58.

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

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 forsigtigt sætter i Gang, 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,

a) foran en Station med Hovedsignaler:

Lokomotivføreren har bemærket, at Indkørselssignalet viser Signal Nr. 1 (*»Stop«*) og har forberedt sig paa at bringe Toget til Standsning foran Indkørselssignalet.

Signalet skal gives, naar Lokomotivføreren har iagttaget Signal Nr. 1 fra Indkørselssignalmasten, men dog aldrig, før Lokomotivet har passeret Afstandsmærket med een Skive. Signalet skal om fornødent gentages, indtil der gives Toget Tilladelse til Viderekørsel.

Nr. 61. »Mandskab til Hjælp«.

To eller flere lange Toner.

- b) foran en Station uden Hovedsignal, et Billetsalgssted eller et Trinbræt:

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 Lokomotivførerens Foranledning.

Anvendt *efter Afgivelse af Signal Nr. 47 (»Kør«)*, men forinden Togets Igangsætning, tilkendegiver det, at Udkørselssignalet (eller Togvejssignalet for Udkørsel) ikke kan ses fra Lokomotivet, og at Lokomotivføreren derfor skal have anden Udkørselstilladelse.

Anvendt *under Bremseprøve med Trykluftbremsen* tilkendegiver det, at Bremsledningen ikke er tæt, og at Fejl derfor straks skal eftersøges. Signalet anvendes kun, saafremt de, der skal deltage i Eftersøgningen, ikke alle befinder sig i Nærheden af Lokomotivet.

Anvendt *efter Igangsætning* af et Tog tilkendegiver det, at Slutsignalet ikke kan ses fra Lokomotivet, og at Togpersonalet derfor straks skal undersøge, om Toget er sprængt, jfr. iøvrigt Signal Nr. 96 og Signal Nr. 97.

B. Ringesignal.

Nr. 62. »Giv Agt«.

En vedholdende Ringning med Lokomotivets Klokke.

Til Nr. 62.

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

XII. Kendings signaler.

A. Kendings signaler for Tog og Lokomotiver.

Nr. 63. »Almindeligt Kendings signal«.

Dagsignal.

Natsignal.

Intet Signal.



*Hvidt Lys paa
Lokomotivet.*

Til A.

Kendingssignaler er for Lokomotiver, der benyttes til Togfremførelse, anbragt paa den Ende af Lokomotivet (Tenderen), som er modsat Vognrækken, og aftages ikke under Togets Rangering paa Stationer. Fra den anden Ende af Toglokomotiver vises i Mørke hvidt Lys, naar det under Rangering paa Mellestationer *planmæssigt* frakobles, endvidere altid under Lokomotivets Kørsel til og fra Togstammen paa Udgangs- og Endestationer. Toglokomotiver, der bruges til Rangering uden tilsluttende Togfremførelse, fører i Mørke hvidt Lys i hver Ende.

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

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

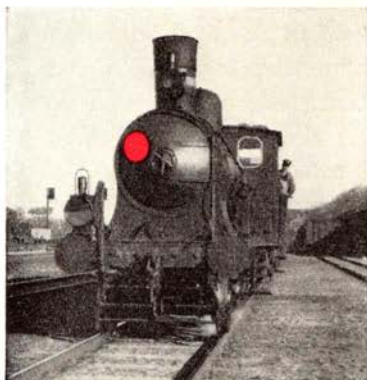
Skal Togets Kendingssignaler ændres, skal Togføreren give Lokomotivføreren Underretning herom.

Til Nr. 63.

Signal Nr. 63 (*»Almindeligt Kendingssignal«*) vises af Tog, som ikke skal føre andet Kendingssignal.

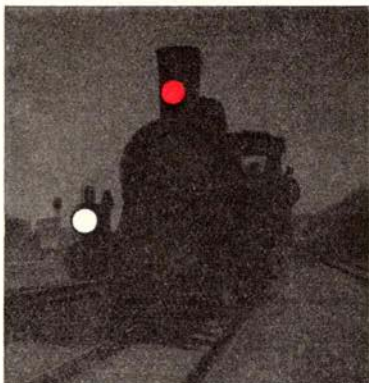
Nr. 64. »Kendingssignal for Tog, som paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor«.

Dagsignal.



Rund, rød Skive
paa Lokomotivet.

Natsignal.



Rødt Lys over hvidt
Lys paa Lokomotivet.

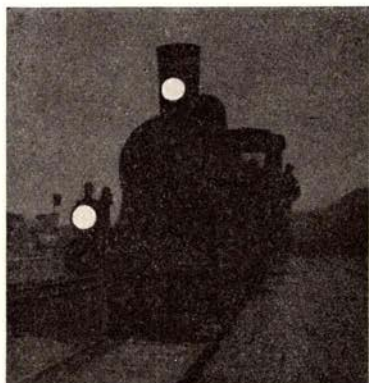
Nr. 65. »Kendingssignal for Særtog«.

Dagsignal.



Rund, hvid Skive
paa Lokomotivet.

Natsignal.



Hvidt Lys over hvidt
Lys paa Lokomotivet.

Til Nr. 64.

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

Til Nr. 65.

Signal Nr. 65 (*»Kendingssignal for Særtog«*) vises ikke, naar Signal Nr. 64 anvendes.

Paa visse Strækninger — se Bilag 3 — skal ikke føres Kendingssignal for Særtog. Paa Tog, der kører ud over nævnte Strækninger, kan Kendingssignalet dog undtagelsesvis blive ført af Hensyn til Signalføring paa de tilstødende Strækninger.

Kendingssignalet for Særtog skal heller ikke føres af Særtog, der erstatter et aflyst Plantog eller et aflyst Særtog, for hvilket Kendingssignalet ikke skulde have været ført, naar følgende Betingelser er opfyldt:

- 1) Særtoget løber i en Plan, der ikke er lagt tidligere end det aflyste Togs Plan,
- 2) Togets Omlægning medfører ingen Ændring i Togfølgen,

at der ikke føres Kendingssignaler for disse Særtog, vil fremgaa af Særtogsanmeldelsen.

Et Tog, for hvilket der er givet Togindstillingssignal (Signal Nr. 51 eller Nr. 52), skal, saafremt det genoptager Kørslen, føre Signal Nr. 65.

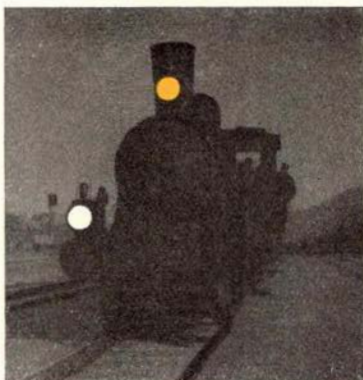
Nr. 66. »Kendingssignal for Arbejds- og Hjælpetog«.

Dagsignal.



*Rund, hvid Skive med
sort Plet i Midten* paa
Lokomotivet. Anbringes dog
ikke paa Sneplovtog.

Natsignal.



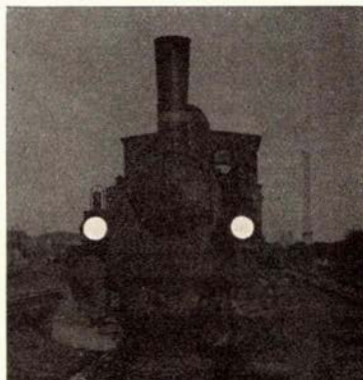
*Brandgult Lys over
hvidt Lys* paa Lokomotivet.
Paa Sneplovtog anbringes kun
hvidt Lys.

Nr. 67. »Kendingssignal for Rangerlokomotiver og
Rangertraktorer«.

Dagsignal.

Natsignal.

Intet Signal.



*To hvide Lys i hver
Ende.*

Til Nr. 66.

Signal Nr. 66 (*»Kendingsignal for Arbejds- og Hjælpetog«*) vises ikke, naar Signal Nr. 64 anvendes.

B. Kendingssignal for Draisiner, Troljer o. l.

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

Dagsignal.

Natsignal.

Intet Signal.

Paa enkeltsporet Bane
rødt Lys saavel fremad
som bagud. Paa dobbelt-
sporet Bane *rødt Lys*
i den Retning, hvorfra Tog kan
ventes paa samme Spor, og
hvidt Lys i modsat
Retning.

Til Nr. 68.

Signal Nr. 68 (*»Kendingssignal for Drainsiner, Troljer o. l.«*) føres ogsaa paa Materialvogne, Skinncykler og lignende Køretøjer.

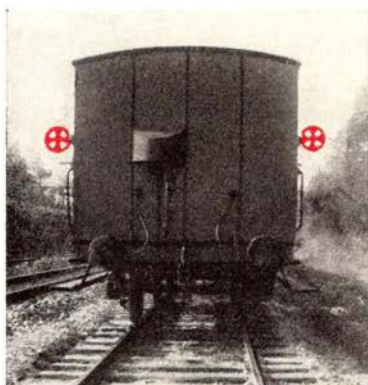
Paa Banestrækninger, hvor flere Baner løber jævnsides, føres Kendingssignalet efter de samme Regler, men for at undgaa at standse et Tog paa andet Spor ved at vise rødt Lys mod dette skal man i betimelig Tid, forinden Toget kan ventes, standse Køretøjet, sætte det af Spor og dække det røde Lys, indtil 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 Motorkøretøjer 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.

XIII. Slutsignaler for Tog.

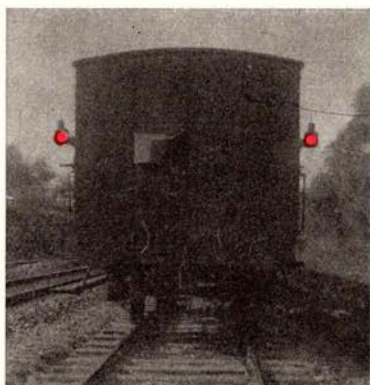
Nr. 69. »Almindeligt Slutsignal«.

Dagsignal.



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

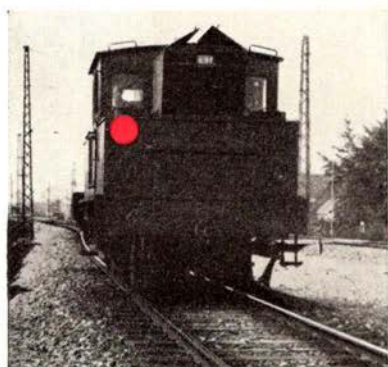
Natsignal.



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

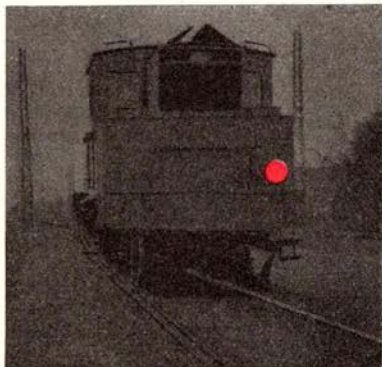
Nr. 70. »Slutsignal for enkeltkørende Lokomotiv (tom Maskine)«.

Dagsignal.



Rund, rød Skive bagud.

Natsignal.



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 eller Nr. 71.

Et Skydelokomotiv, som er tilkoblet Tog, betragtes som en Del af dette og fører derfor Signal Nr. 69.

Til Nr. 70.

Signal Nr. 70 (*»Slutsignal for enkeltkørende Lokomotiv (tom Maskine)«*) tilkendegiver for Stations- og Strækningspersonalet, at Lokomotivet ikke har skullet medføre Vogne. To sammenskoblede, tomme Maskiner, begge under Damp, samt Sneplovtog, der ikke medfører Vogne, 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 Køreretningen. Slutsignalet flyttes dog ikke, saafremt Lokomotivet paa fri Bane maa føres tilbage. Signal Nr. 70 føres ikke af enkeltkørende Motorvogn.

Nr. 71. »Særligt Slutsignal for elektriske Tog
og for Lyntogsmateriel«.



Paa hver Side af Gavlen af Togets sidste Køretøj *rødt*
Lys bagud.
Endvidere paa Vogntaget *brandgult Lys* bagud.

Til Nr. 71.

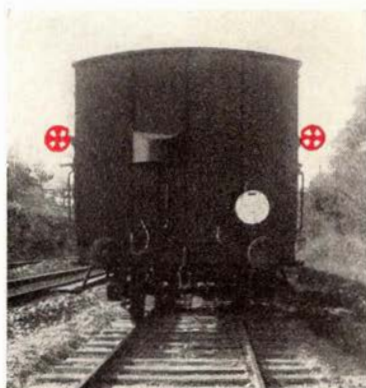
Signal Nr. 71 (*»Særligt Slutsignal for elektriske Tog og for Lyntogsmateriel«*) har samme Betydning som Signal Nr. 69 (*»Almindeligt Slutsignal«*).

XIV. Underretningssignaler paa Tog, Lokomotiver og Vogne.

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

Dagsignal.

Natsignal.



Rund, hvid Skive
bag paa sidste Køretøj.

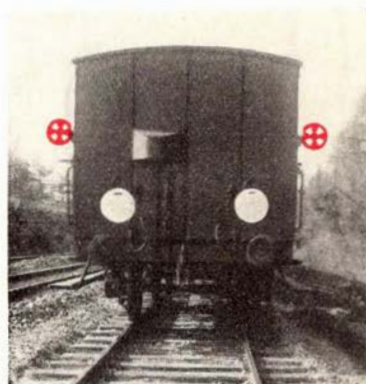


Hvidt Lys
bag paa sidste Køretøj.

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

Dagsignal.

Natsignal.



To runde, hvide Skiver
bag paa sidste Køretøj.



To hvide Lys
bag paa sidste Køretøj.

Til XIV.

Underretningssignalerne overflødiggor ikke Anvendelsen af Slutsignal.

Et Skydelokomotiv, som er tilkoblet Tog, betragtes som en Del af dette. Det fører derfor Togets Underretningssignaler.

Til Nr. 72 og 73.

Signalerne Nr. 72 (*»Særtog kommer i samme Retning«*) og Nr. 73 (*»Særtog kommer i modsat Retning«*) tilkendegiver, at Særtog kommer i den ved Signalet angivne Retning, forinden noget andet Plantog (undtagen eventuelt Lyntog og Motoreksprestog) passerer det Spor, hvorpaa det signaliserende Tog kører. Signalerne føres paa Plantog og Særtog, dog ikke paa Lyntog og Motoreksprestog.

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.

Stationen er ansvarlig for, at Togføreren faar Ordre til at anbringe Underretningssignalerne paa Toget, og 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 ind til en Station, paa hvilken Toget ikke skal standse, skal Signalet bibeholdes, indtil Perronen er passeret.

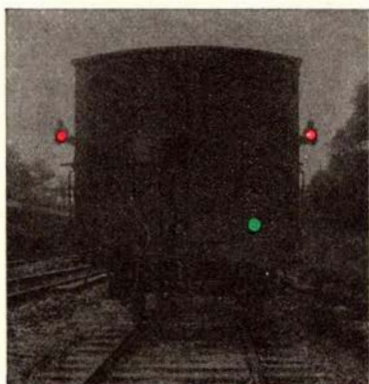
Ved Krydsningsforlægning mellem et forsinket Særtog og et andet Tog fører det sidstnævnte Tog Signal

Nr. 74. »Toget overhales«.

Dagsignal.

Natsignal.

Intet Signal.



Grønt Lys
bag paa sidste Køretøj.

Nr. 73, selv om Særtoget herved bliver signaliseret to Gange.

Særtog, der erstatter et aflyst Plantog eller et aflyst Særtog, der ikke skulde have været signaliseret, signaliseres ikke, naar følgende Betingelser er opfyldt:

- 1) Særtoget løber i en Plan, der ikke er lagt tidligere end det aflyste Togs Plan.
- 2) Togets Omlægning medfører ingen Ændring i Togfølgen.

At et Særtog ikke signaliseres, vil fremgaa af Særtogsanmeldelsen.

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.

Et Tog, for hvilket der er givet Togindstillingssignal (Signal Nr. 51 eller Signal Nr. 52), skal, saafremt det genoptager Kørslen, signaliseres som Særtog.

Til Nr. 74.

Signal Nr. 74 (*»Togget overhales«*) tilkender, at det holdende Tog skal overhales.

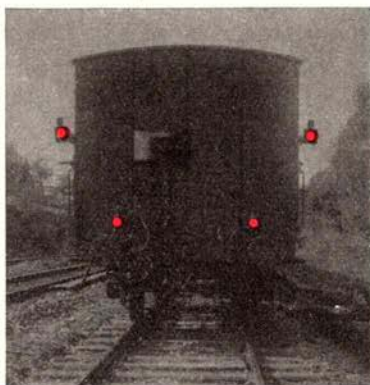
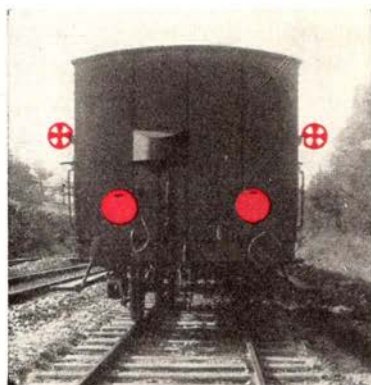
Signalet vises paa Overhalingsstationen mod Tog, som ikke forud er underrettet om, at Overhaling skal finde Sted paa Stationen.

Stationen er ansvarlig for Underretningssignalernes Anbringelse og Nedtagning.

Nr. 75. »Arbejdstoget gaar ikke til næste Togfølgestation«.

Dagsignal.

Natsignal.



To runde, røde Skiver
bag paa sidste Køretøj.

To røde Lys
bag paa sidste Køretøj.

Nr. 76. »Færdig i Pakvognen«.

Dagsignal.

Natsignal.



Hvidt Flag
vist fra Pakvognen.

Hvidt Lys
vist fra Pakvognen mod
Togføreren.

Til Nr. 75.

Signal Nr. 75 (*»Arbejdstoget gaar ikke til næste Togfølgestation«*) omflyttes ikke under Tilbagekørslen.

Stationen er ansvarlig for, at Togføreren faar Ordre til at anbringe Underretningssignalet paa Toget, og Togføreren er ansvarlig for Underretningssignalets Anbringelse og Nedtagning.

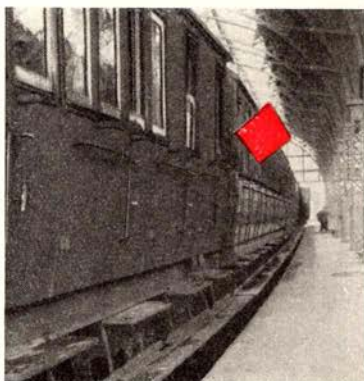
Til Nr. 76.

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«.

Dagsignal.

Natsignal.



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

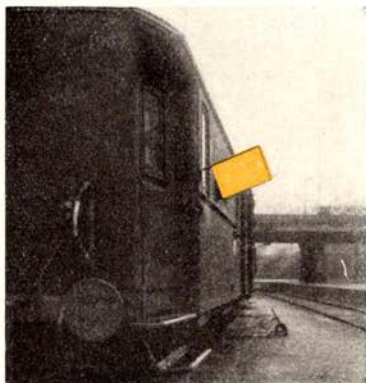


Rødt Lys
vist fremad og bagud fra begge
Sider af en Vogn i Toget.

Nr. 78. »Ranger forsigtigt med Vognen«.

Dagsignal.

Natsignal.



Brandgult Flag
vist fra begge Sider af en
Vogn.



Brandgult Lys
vist fremad og bagud fra begge
Sider af en Vogn.

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 fra Vogne, der vandforsynes eller er under Forvarmning fra andet Spor, fra Akkumulatorvogne under Opladning og fra Vogne, under hvilke der arbejdes, alt for saa vidt Vognen er indlemmet i Tog, der er afbremset eller har forspændt Lokomotiv.

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*. Desuden skal Lokomotivføreren underrettes ved Arbejdets Paabegyndelse og ved dets Afslutning.

Til Nr. 78.

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

Signalet kan anvendes paa Postvogne, Bygningsvogne, Telegrafvogne, Værkstedsvogne og lignende Specialvogne.

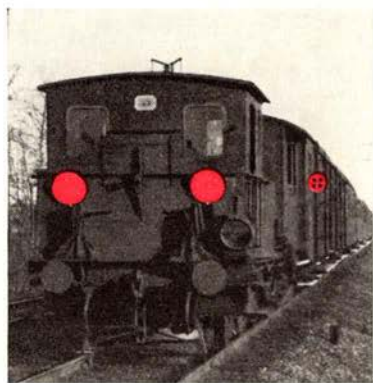
Signalet anbringes af det i Vognen værende Personale.

Signalet anvendes ikke paa Vogne, der er indlemmet i Tog.

XV. Signaler for Skydelokomotiver

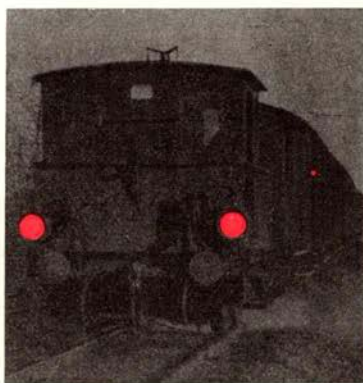
Nr. 79. »Skydelokomotivet gaar ikke med til næste Togfølgestation«.

Dagsignal.



To runde, røde Skiver paa den Ende, som vender bort fra Togstammen, og intet Signal paa den modsatte Ende.

Natsignal.



To røde Lys paa den Ende, som vender bort fra Togstammen, og ved Anvendelse af Toglokomotiv eet hvidt Lys, ved Anvendelse af Rangerlokomotiv to hvide Lys paa den Ende, som vender mod Togstammen.

Til XV.

Signaler for Skydelokomotiver føres kun paa Skydelokomotiver, som kører ud over Rangergrænsemærket, og som *ikke* er tilkoblet Toget.

Stationen er ansvarlig for, at Lokomotivføreren paa Skydelokomotivet faar Ordre til at anbringe Signalerne paa dette. Lokomotivføreren er ansvarlig for Signalernes Anbringelse og Nedtagning.

Lokomotiver, der anvendes som Skydelokomotiver, og forbliver indenfor Rangergrænsemærket, fører samme Signaler som under Rangering.

Lokomotiver, som er koblet bag paa Tog, betragtes som en Del af dette og fører derfor Togets Slutsignal og Underretningssignaler.

Til Nr. 79.

Signal Nr. 79 (*»Skydelokomotivet gaar ikke med til næste Togfølgestation«*) omflyttes ikke under Tilbagekørslen til Udgangsstationen.

Saafremt Toget skal føre Signal Nr. 72 (*»Særtog kommer i samme Retning«*) eller Signal Nr. 73 (*»Særtog kommer i modsat Retning«*), eller saafremt det skal køre paa en Linieblokstrækning, maa Skydelokomotivet ikke gaa fra Toget paa fri Bane, men skal, hvis det gaar med ud over Rangergrænsemærket, følge med til næste Togfølgestation, jfr. Signal Nr. 80.

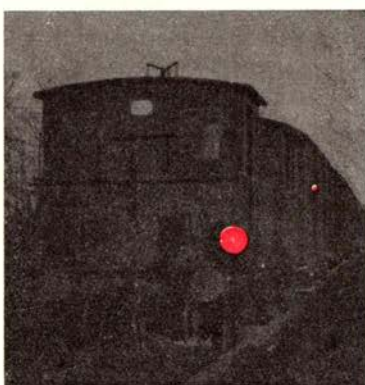
Nr. 80. »Skydelokomotivet gaar med til næste Togfølgestation«.

Dagsignal.



Rund, rød Skive paa den Ende, som vender bort fra Togstammen, og intet Signal paa den modsatte Ende.

Natsignal.



Rødt Lys paa den Ende, som vender bort fra Togstammen, og ved Anvendelse af Toglokomotiv eet hvidt Lys, ved Anvendelse af Rangerlokomotiv to hvide Lys paa den Ende, som vender mod Togstammen.

Til Nr. 80.

Naar et Togs Skydelokomotiv fører Signal Nr. 80 («*Skydelokomotivet gaar med til næste Togfølgestation*»), skal det i givet Fald ogsaa føre Togets Underretningssignaler, uanset at Toget selv fører de paagældende Underretningssignaler. Slutsignal føres derimod kun af Toget.

XVI. Haandsignaler.

A. Almindelige Haandsignaler.

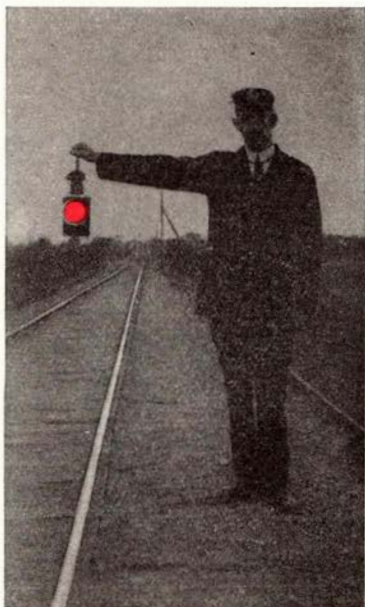
Nr. 82. »Stop«.

Dagsignal.

Natsignal.



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



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

Til Nr. 82.

Signal Nr. 82 (»*St o p*«) tilkendegiver, at Toget skal standse, inden det naar Signalet. Naar Toget er standset, vil Lokomotivføreren straks af Signalgiveren blive underrettet om Anledningen til Stopsignalet.

Naar Signalet er suppleret med *Knaldsignal*, er dette udlagt i 200 m's Afstand fra Signalet, paa de i Bilag 4 nævnte Strækninger dog i 400 m's Afstand — jfr. Afsnit XXI: »*Standning af Tog ved Haand- og Stand-signaler og Dækning af Spor, som ikke maa befares*«.

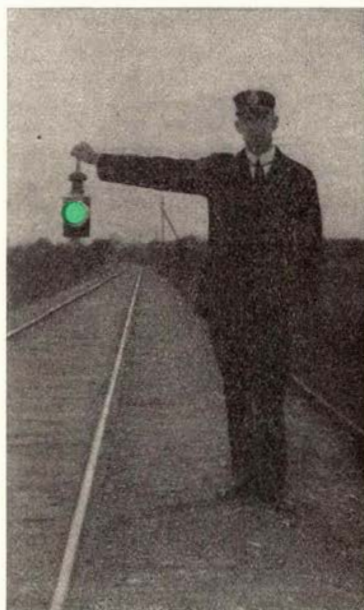
Nr. 83. »KØR«.

Dagsignal.



Signalgiveren staar med Front
mod det kommende Tog og
udstrækker *den ene Arm*
vandret mod Sporet.

Natsignal.



Signalgiveren viser *grønt*
Lys mod det kommende Tog.

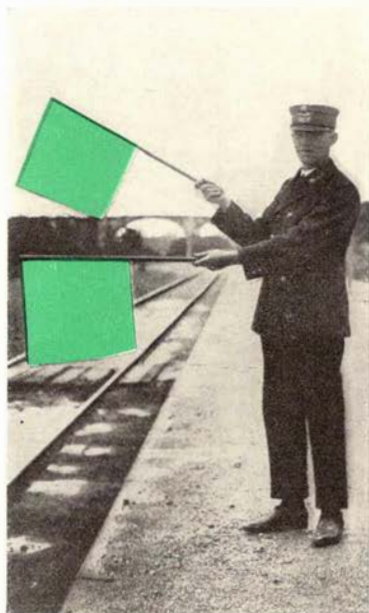
Til Nr. 83.

Signal Nr. 83 (»K ø r«) tilkendegiver, at Strækningen foran Toget er fri.

Nr. 84. »Kør igennem«.

Dagsignal.

Natsignal.



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



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

Til Nr. 84.

Signal Nr. 84 (*»K ø r i g e n n e m«*) 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 (*»K ø r«*). Paa Stationer med Centralsikring og paa Stationer uden Centralsikring, men hvor Indkørselssignalet er i Afhængighed af Forbindelsessporskifterne til Læssesporene med tilhørende Dækningssporskifter og Sporspærrer, jfr. Tjenestekøreplanen, skal Signalet vises fra Perronen, og paa Stationer, som ikke er saaledes udstyret, eller hvis Sikringsanlæg er aflyst, fra yderste modgaaende Sporskifte.
- b) paa Stationer *uden* Indkørselssignal, at Tog, der efter Køreplanen kan standse efter Behov, kan passere Stationen uden Standsning. Signalet vises fra Perronen.

B. Rangesignaler.

Nr. 85. »Frem«.

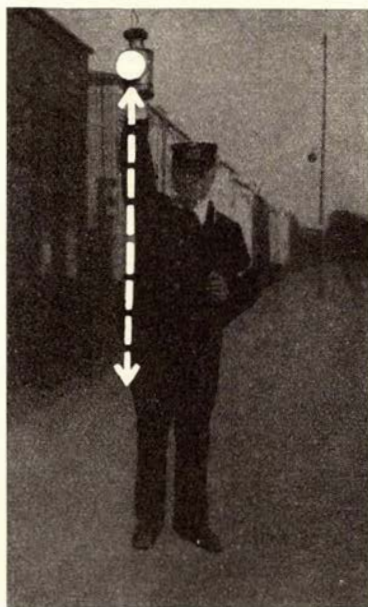
a. Haandsignal.

Dagsignal.



Signalgiveren bevæger
den ene Arm op og ned.

Natsignal.



Signalgiveren bevæger
hvidt Lys op og ned.

b. Fløjtesignal.

En kort Tone.

Til B.

Rangersignaler 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 Rangersignalet, skal han svare ved at *gentage Signalet med Lokomotivfløjten*. Ved Rangering med Rangermaskiner — herunder Togmaskiner, der benyttes som egentlige Rangermaskiner — kan Reglen fraviges saaledes, at der svares ved en enkelt Fløjtetone, dog ikke ved Rangering paa en Færges Omraade, hvor der altid skal svares ved at gentage Signalet.

Hvor Lokomotivføreren selv er Rangerleder, f. Eks. paa Maskintjenestens Omraade, gives Signalerne Nr. 85 (*»Frem«*) og Nr. 86 (*»Tilbage«*) med Lokomotivfløjten forinden hver frem- henholdsvis 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. 85 og 86.

Signal Nr. 85 (*»Frem«*) tilkendegiver, at Lokomotivet skal trække.

Signal Nr. 86 (*»Tilbage«*) tilkendegiver, at Lokomotivet skal skyde.

Har Lokomotivet Vogne saavel forpaa som bagpaa, tilkendegiver Signal Nr. 85, at Lokomotivet skal gaa forlæns, og Signal Nr. 86, at Lokomotivet skal gaa baglæns.

Nr. 86. »Tilbage«.
a. Haandsignal.

Dagsignal.



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

Natsignal.



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

b. Fløjtesignal.

To korte Toner.

Samme Regel gælder for tomme Maskiner.

Et Motorkøretøjs Forende er det Førerrum, hvorfra Føreren paa det givne Tidspunkt betjener Motoren. Paa Stationer, hvor Rangertraktor anvendes, skal det ved lokal Instruks være fastslaaet, hvilken Ende af Rangertraktoren der skal betragtes som Forende.

Ved Rangering paa en Færges Omraade tilkender Signal Nr. 85 dog altid, at der skal køres i Retning fra Færge mod Land, og Signal Nr. 86, at der skal køres i Retning fra Land mod Færge.

Nr. 87. »Langsomt«.

a. Haandsignal.

Dagsignal.



Signalgiveren holder
den ene Arm i Vejret.

Natsignal.



Signalgiveren viser
med oprakt Arm stillestaaende
hvidt Lys.

b. Fløjtesignal.

En lang Tone.

Til Nr. 87.

Signal Nr. 87 (»*L a n g s o m t*«) tilkendegiver, at
Rangerbevægelsens Hastighed skal nedsættes.

Nr. 88. »Stop«.
a. Haandsignal.

Dagsignal.

Natsignal.



Signalgiveren holder
begge Arme i Vejret
eller foretager *en hurtig*
Bevægelse med op-
rakt Arm.



Signalgiveren viser
rødt Lys eller bevæger
andet Lys i Kred.

b. Fløjtesignal.
Tre korte Toner.

Til Nr. 88.

Signal Nr. 88 (*»Stop«*) tilkendegiver, at Rangerbevægelsen skal standses.

Gentages Fløjtesignalet, tilkendegiver det, at en *Faresituation* foreligger.

Nr. 89. »Stød«.

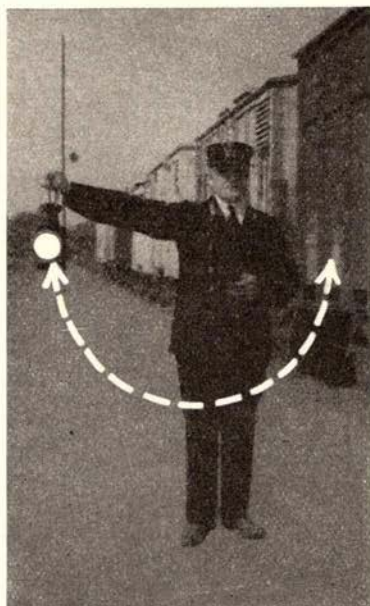
a. Haandsignal.

Dagsignal.



Signalgiveren fører
begge Hænder fra Bry-
stet ud til Siderne.

Natsignal.



Signalgiveren svinger
med udstrakt Arm hvidt
Lys i nedadvendt Halvbue.

b. Fløjtesignal.

En kort og en lang Tone.

Til Nr. 89.

Signal Nr. 89 (»S t ø d«) tilkendegiver, at en eller flere frakoblede Vogne skal sættes hurtigt i Fart og derefter slippes.

C. Haandsignal for Sporskiftning.

Nr. 90. »Skift Sporskiftet«.

Dagsignal.

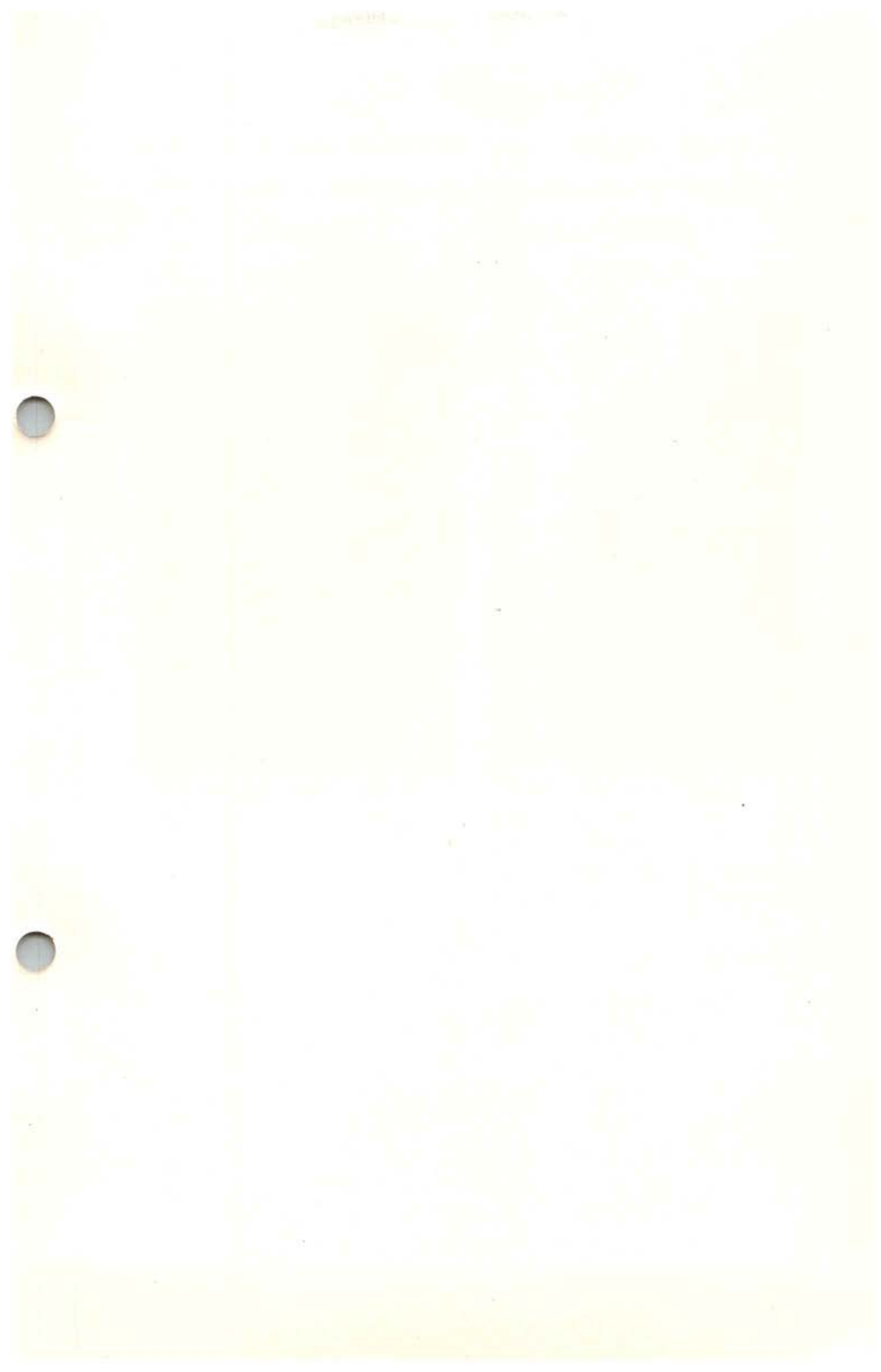
Natsignal.



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



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



D. Haandsignaler og Lyssignaler mellem Lokomotivpersonalet og øvrigt Personale ved Toget.

Nr. 92. »Bremseprøven kan begynde«.

Dagsignal.

Natsignal.



Signalgiveren løfter
den ene Arm lodret i
Vejret.



Signalgiveren bevæger
hvidt Lys i Kreds.

Til Nr. 92.

Signal Nr. 92 (*»Bremseprøven kan begynde«*), der vises paa samme Maade som Haandsignal Nr. 95 (*»Bremseprøven afsluttet«*), tilkender giver:

ved Vakuumpøve,

naar det gives til Lokomotivføreren af den, der samler Bremsledning, at dette Arbejde er fuldført,
naar det gives til Togføreren fra Lokomotivføreren, at Bremsledning er tæt, samt

ved Trykløftpøve,

naar det gives til Lokomotivføreren af den, der samler Bremsledning, at dette Arbejde er fuldført,
naar det gives til Bremseprøveren fra Lokomotivføreren eller fra forreste til bageste Mand, der deltager i Bremseeftersynet, at Eftersynet kan begynde.

Et Haandsignal givet til Lokomotivføreren, repeteres af denne.

Hvor der er anbragt Bremseprøvesignaler (Daglyssignaler paa en Baggrundsskærm, der forneden og foroven ender i en Spids), sker denne sidste Meddelelse fra forreste til bageste Mand ved Tænding af en »Klar«-Lampe anbragt ved hvert Betjeningssted for Daglyssignalerne.

Nr. 93. »Brems med Trykluftbremsen«.

a) Haandsignal.

Dagsignal.

Natsignal.



Signalgiveren løfter
begge Armæ i Vejret
og slaar Hænderne sammen
over Hovedet.



Signalgiveren fører
hvidt Lys fra neden i en
Halvbue til højre op over
Hovedet og derefter lodret ned.

b) Daglyssignal.



Eet hvidt Lys.

Til Nr. 93.

Signal Nr. 93 (*»Brems med Trykluftbremsen«*) tilkendegiver, at der skal foretages en Bremsning fra Lokomotivet. Signalet gives til Lokomotivføreren af Bremseprøveren.

Haandsignalet repeteres af Lokomotivføreren — for Dagsignalet Vedkommende, ved at han fører den ene Haand i en Halvbue op over Hovedet.

Nr. 94. »Løse Trykluftbremsen«.

a) Haandsignal.

Dagsignal.



Signalgiveren udstrækker
begge Arme vandret.

Natsignal.



Signalgiveren giver
 en Række Blink med *hvidt*
Lys hurtigt efter hinanden
 ved at dreje Lygten.

b) Daglyssignal.



To hvide Lys.

Til Nr. 94.

Signal Nr. 94 (*»Løs Trykluftbremsen«*) tilkendegiver, at Bremsen skal løses fra Lokomotivet. Signalet gives til Lokomotivføreren af Bremseprøveren.

Haandsignalet repeteres af Lokomotivføreren — for Dagsignalet Vedkommende, ved at han udstrækker den ene Arm vandret.

Nr. 95. »Bremseprøven afsluttet«.

a) Haandsignal.

Dagsignal.



Signalgiveren løfter
den ene Arm lodret i
Vejret.

Natsignal.



Signalgiveren bevæger
hvidt Lys i Kreds.

b) Daglyssignal.



Tre hvide Lys.

Til Nr. 95.

Signal Nr. 95 (*»Bremseprøven afsluttet«*), hvis Haandsignal vises paa samme Maade som Signal Nr. 92 (*»Bremseprøven kan begynde«*), tilkendegiver:

ved Vakuumpøve

naar det gives til Togføreren af bageste Togbetjent, at bageste Vakuummeter viser normalt Tryk, samt

ved Trykløftprøve

naar det gives til Lokomotivføreren eller til Togføreren af Bremseprøveren, at Prøven er afsluttet.

Daglyssignalet, der kun anvendes ved Trykløftprøven, erstatter den mundtlige Melding fra Togfører til Stationsbestyrer om Prøvens Afslutning.

Et Haandsignal givet til Lokomotivføreren, repeteres af denne.

Nr. 96. »Togets sidste Vogn følger med«.

Dagsignal.



Signalgiveren udstrækker
den ene Arm vandret.

Natsignal.



Signalgiveren bevæger
grønt Lys op og ned.

Nr. 97. »Togets sidste Vogn følger ikke med«.

Dagsignal.



Signalgiveren bevæger
rødt Flag op og ned.

Natsignal.



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

Til Nr. 96, 97 og 98.

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.

Naar Lokomotivføreren efter en Igangsætning ved at give Signal Nr. 61 (*»Mandskab til Hjælp«*) har tilkendegivet, at Slutsignalet ikke kan ses fra Lokomotivet, og Signal Nr. 96 (*»Togets sidste Vogn følger med«*) derefter anvendes, tilkender det, at Togets sidste Vogn følger med. Naar Lokomotivføreren har opfattet Signal Nr. 96, skal han svare ved at gentage det.

Anvendes derimod Signal Nr. 97 (*»Togets sidste Vogn følger ikke med«*), maa Lokomotivføreren, forinden han standser Toget, skaffe sig Vished for, at den bageste Togdel ikke kan løbe ind i den forreste.

*Nr. 98. »Ikke rejsende eller Gods at afsætte«.***Dagsignal.***Signalgiveren udstrækker
den ene Arm vandret.***Natsignal.***Signalgiveren bevæger
grønt Lys op og ned.*

Signal Nr. 98 (*»Ikke rejsende eller Gods at afsætte«*) vises paa samme Maade som Signal Nr. 96. Naar Lokomotivføreren, inden Toget naar en Station uden Hovedsignaler, et Billetsalgssted eller et Trinbræt, ved at give Signal Nr. 60 (*»Færdig til Indkørsel«*) søger Oplysning om, hvorvidt der er rejsende eller Gods at afsætte, og Signal Nr. 98 derefter anvendes, tilkendegiver det, at der ikke er rejsende eller Gods at afsætte.

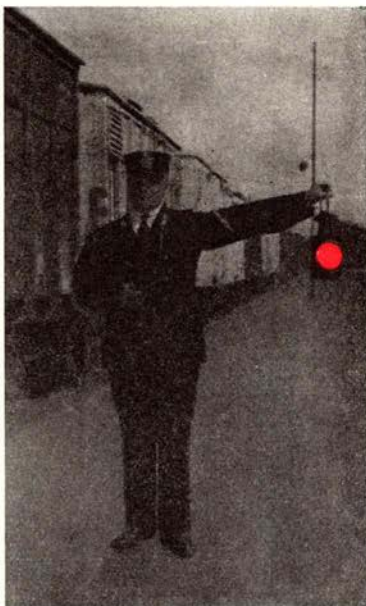
Nr. 99. »Stop«.
a. Hæandsignal.

Dagsignal.



Signalgiveren holder
begge Arme i Vejret
eller foretager en hurtig
Bevægelse med op-
rakt Arm.

Natsignal.



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

b. Fløjtesignal.

3 korte Toner.

c. Brummersignal.

3 korte Toner.

Til Nr. 99.

Signal Nr. 99 (*»St o p«*) tilkendegiver, at Lokomotivføreren straks skal bringe Toget til Standsning. Det afgives af Togpersonalet og kan i Tog med Brummerledning gives som Signal Nr. 99 c.

Gentages Signalet, tilkendegiver det, at en Fare-situation foreligger.

XVII. Faste Mærker.

Nr. 101. »Giv Agt« Mærker.

- a) *Rektangulær, hvid Skive med rød Kant og med Paaskrift »Giv Agt«.*



- b) *Rektangulær, hvid Skive med rød Kant og med Paaskrift »Giv Agt« samt med rød Skraastreg.*



Til Nr. 101.

Mærkerne er anbragt paa en Stander umiddelbart til højre for Sporet set i Køreretningen.

Til Nr. 101 a.

Mærket tilkendegiver, at Lokomotivføreren *altid* skal give Signal Nr. 55 (*»G i v A g t«*), naar han passerer Mærket.

Til Nr. 101 b.

Mærket tilkendegiver, at Lokomotivføreren i *usigtbart Vejr* skal give Signal Nr. 55 (*»G i v A g t«*), naar han passerer Mærket.

c)

Rektangulær, hvid Skive med rød Kant og med Paa-skrift »Giv Agt« samt over denne en rød og hvid Tværplade.



Nr. 102. »Kendingsmærke for brandfarlige Strækninger«.

En ca. 0,7 m høj Pæl, som er malet brandgul, og hvorpaa er befæstet en Plade, hvis Forside er brandgul med sort Kant og forsynet med Bogstavet »B« i sort Farve. Bagsiden er brandgul.



Til Nr. 101 c.

Mærket, som er anbragt ca. 200 m foran en Vejoverskæring med Advarselssignaler, tilkendegiver, at Lokomotivføreren, naar det bagved Mærket værende Kontrolllys for Advarselssignalet ikke viser hvidt Blinklys, altsaa enten naar det er slukket, eller naar det viser fast Lys, skal give Signal Nr. 55 (*»Giv Agt«*), fra Mærket passeres, og indtil Overkørslen er naaet. Mærket tilkendegiver derhos, at Bremserne straks skal sættes i Virksomhed, saaledes at Hastigheden saa vidt muligt kan være nedsat til 15 km/T, inden Overkørslen er naaet.

For skruebremsede Tog skal Lokomotivføreren afgive Signal Nr. 56 (*»Bremse«*), før Signal Nr. 55 afgives.

Disse Regler gælder dog ikke, hvis Toget af Driftshensyn (Stationsophold el. lign.) skal bringes til Standsning, før Overkørslen er naaet.

Til Nr. 102.

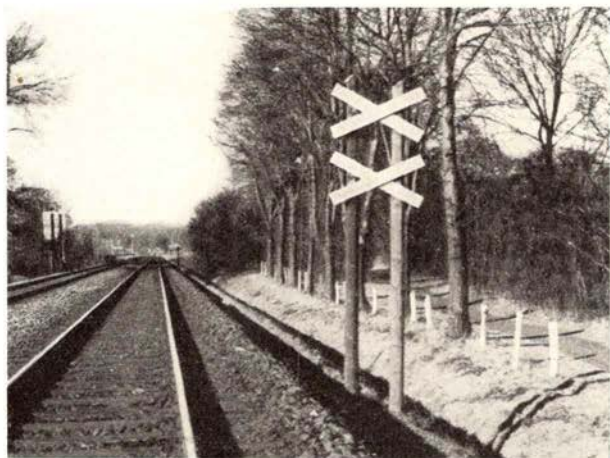
Mærket tilkendegiver, at der skal udvises Forsigtighed ved Fyringen under Passagen af den afmærkede Strækning.

Mærket opstilles ved Begyndelsen af den brandfarlige Strækning umiddelbart til højre for Sporet og saaledes, at Forsiden vender mod Toget.

Den brandfarlige Strækning ophører, naar Mærket for den modgaaende Retning passeres.

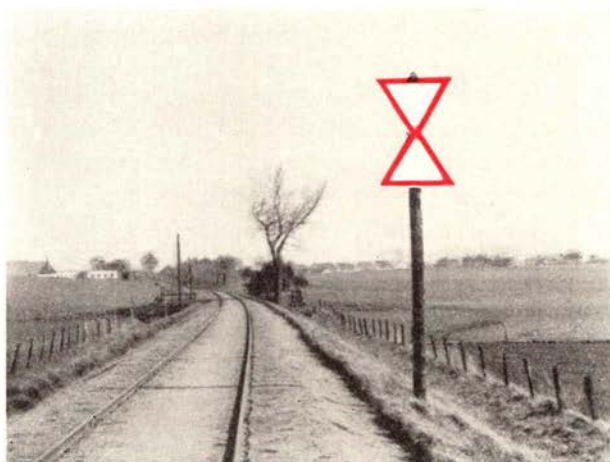
Opstilles Mærket foran eller paa en Bro, tilkendegiver det, at der af Hensyn til Faren for Ildspasætelse af Brodæk eller Brotømmer ikke maa rages i Fyret under Kørsel mellem Mærkerne.

Nr. 103. »Kendingsmærke for Holdsteder uden Sidespor og uden Hovedsignaler«.



To over hinanden anbragte hvide Kryds.

Nr. 104. »Kendingsmærke for Holdsteder med Sidespor, men uden Hovedsignaler«.



To over hinanden anbragte trekantede, hvide Skiver med rød Kant og med Spidserne mod hinanden.

Til Nr. 103.

Mærket tilkendegiver Tilstedeværelsen af et Holdsted uden Sidespor og uden Hovedsignaler 500 m bag ved Mærket.

Mærket er anbragt paa to Standere umiddelbart til højre for Sporet set i Køreretningen.

Man kan dog undlade Mærkets Anbringelse enkelte Steder, hvor Anbringelsen er vanskelig, og hvor man iøvrigt paa anden Maade har let ved at orientere sig.

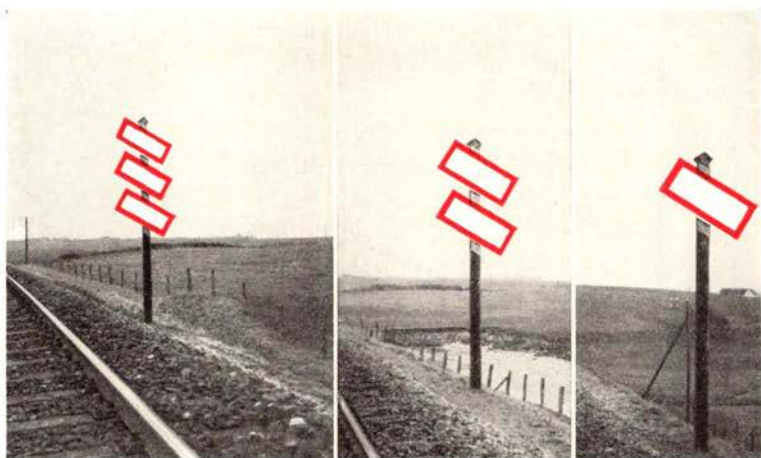
Til Nr. 104.

Mærket tilkendegiver Tilstedeværelsen af et Holdsted uden Hovedsignaler, hvis yderste Sporskifte ligger 500 m bag ved Mærket.

Mærket er anbragt paa en Stander umiddelbart til højre for Sporet set i Køreretningen.

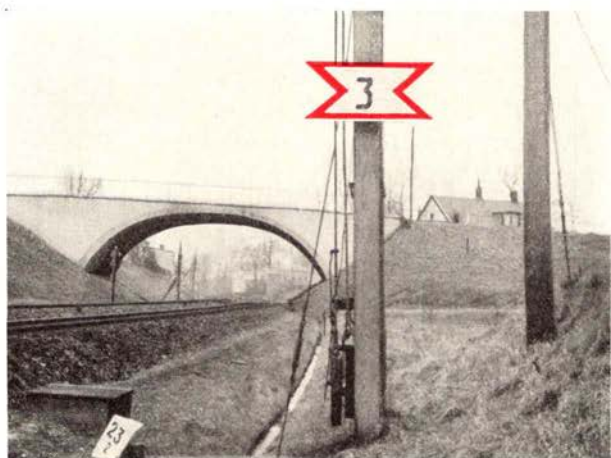
Man kan dog undlade Mærkets Anbringelse enkelte Steder, hvor Opstillingen er vanskelig, og hvor man iøvrigt paa anden Maade har let ved at orientere sig.

Nr. 105. »Afstandsmærker«.



*Skraatstillede, rektangulære, hvide
Skiver med rød Kant.*

Nr. 106. »Kendingsmærke for farlige Stationer«.



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

Til Nr. 105.

Mærkerne tilkendegiver Afstanden til en Stations Indkørselssignal eller til et Hovedsignal paa fri Bane.

Der opstilles 3 Mærker med henholdsvis 1, 2 og 3 Skiver og saaledes, at Mærket med 1 Skive opstilles 1200 m, Mærket med 2 Skiver 800 m og Mærket med 3 Skiver 400 m foran det paagældende Signal.

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 Indkørselssignaler, eller vilde komme til at staa foran et andet Hovedsignal for Kørsel i samme Retning. Endvidere kan man undlade at anbringe et Mærke enkelte Steder, hvor Anbringelsen er vanskelig, og hvor man iøvrigt paa anden Maade har let ved at orientere sig.

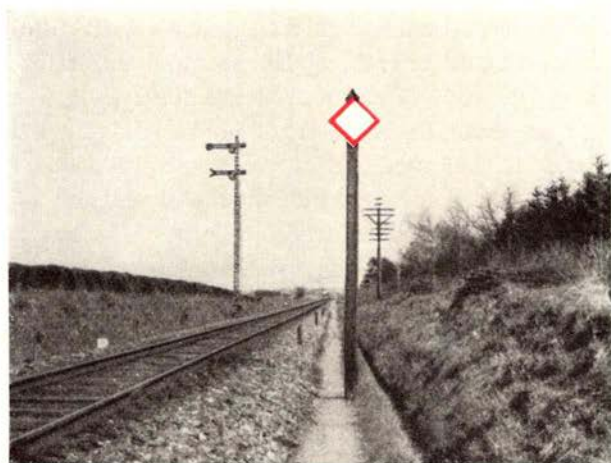
Mærkerne er anbragt paa en Stander umiddelbart til højre for Sporet set i Køreretningen. Før saa vidt de staaar sammen med et fremskudt Signal opstilles de dog i Almindelighed til højre for og foran dette.

Til Nr. 106.

Mærket tilkendegiver, at Indkørslen paa en eller flere af Stationens Togveje skal ske med særlig Forsigtighed — jfr. SR.

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

Mærket anbringes paa eller ved Indkørselssignalmasten.

Nr. 107. »Rangergrænsemærke«.

*Kvadratisk, paa Spidsen stillet hvid
Skive med rød Kant.*

Til Nr. 107.

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

Mærket er paa Stationer med Hovedsignaler anbragt 50 m indenfor Indkørselssignalmasten, og er opstillet umiddelbart til højre for Sporet set fra Stationen.

Hvor Udkørselssporet ikke er beliggende i umiddelbar Nærhed af Indkørselssporet som f. Eks. ved Sporudfletninger, anbringes der ogsaa ved Udkørselssporet Rangergrænsemærker, der da vises saavel ind mod Stationen som ud mod fri Bane. Disse Mærker opstilles paa Banens højre Side, set fra Stationen, og deres Plads fastsættes under Hensyn til de lokale Forhold. Mærket ud mod fri Bane tilkendegiver Grænsen, hvorfra Tog ad venstre Spor skal indrangeres. Hvor særlige Forhold gør det ønskeligt, kan Mærket suppleres med yderligere et Rangergrænsemærke paa Banens venstre Side set fra Stationen.

Rangergrænsemærket kan endvidere anvendes til at angive Grænserne mellem Stationsplads, Havnebane og Havneplads.

Mærket anbringes ogsaa i Forbindelse med Hovedsignaler, som paa Dobbeltspor dækker Sporomraader paa fri Bane, og da udenfor Sporomraadet for at tilkendegive det Punkt, udover hvilket Tog paa venstre Spor ikke maa føres uden ved Forbirangering efter de for det paagældende Anlæg gældende Regler.

Nr. 108. »Stopmærke for indkørende Tog«.



Trekantet, hvid Flade med opadvendt Spids og med Paaskrift »Stop«.

Nr. 109. »Stopmærke for elektriske Tog«.



Rektangulær, hvid Flade med rød Kant og med Paaskrift »El. Tog Stop« i røde Bogstaver.

Til Nr. 108.

Mærket tilkendegiver, hvor et indkørende Tog senest skal bringes til Standsning, saaledes at en eventuel videre Fremføring maa ske ved Rangering.

Mærket er opstillet umiddelbart til højre for eller over Togvejen og er i Mørke belyst.

Til Nr. 109.

Mærket, der kun anvendes paa Stationer, tilkendegiver, hvor langt et elektrisk Tog eller en elektrisk Togstamme maa køre frem.

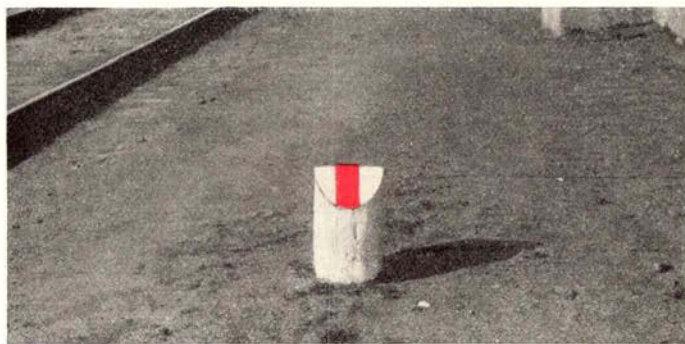
Mærket er anbragt umiddelbart til højre for eller over det Spor, for hvilket det gælder.

Nr. 110. »Frispormærke«.



Lave, hvide Mærker med rød Paamaling.

*Nr. 111. »Grænsemærke mellem Maskintjenestens og
Trafiktjenestens Omraade«.*



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

Til Nr. 110.

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

Mærket, der er anbragt mellem de sammenløbende Spor, kan bestaa af en aflag 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. 111.

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

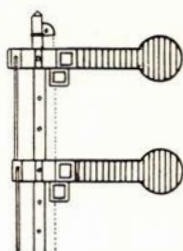
Pælen anbringes med Ryggen vinkelret paa Sporet.

XVIII. Signalformer, som efterhaanden bortfalder.

A. Hovedsignaler.

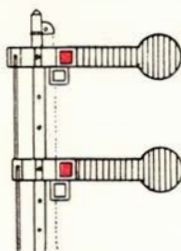
Nr. 201. »Stop«. (Udkørsel forbudt fra alle Spor).

Dagsignal.



Armene vandrette.

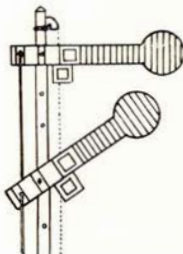
Natsignal.



Røde Lys over hverandre.

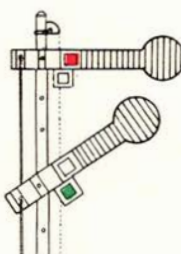
Nr. 202. »Kør«. (Udkørsel tilladt fra Togvejssporet længst til højre).

Dagsignal.



Nederste Arm skraat opad.
De andre Arme vandrette.

Natsignal.



Nederste Lys grønt.
De andre Lys røde.

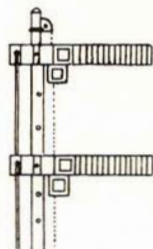
Til A.

For Signalernes Betydning gælder de i Afsnit I A angivne Bestemmelser, dog med den Undtagelse, at Ud-kørselssignalerne 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.

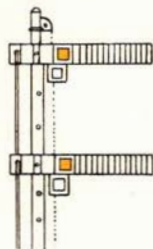
Nr. 203. »Ingen Togvej farbar for Tog«.

Dagsignal.

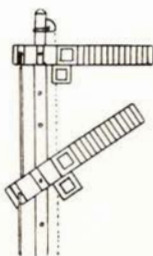


Armene vandrette.

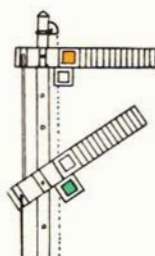
Natsignal.

Brandgule Lys
over hverandre.Nr. 204. »Togvejen farbar for Tog«. (Kørsel tilladt paa
Togvejssporet længst til højre).

Dagsignal.

Nederste Arm skraat opad.
De andre Arme vandrette.

Natsignal.

Nederste Lys grøn.
De andre Lys brandgule.

Til B.

For Signalernes Betydning gælder de i Afsnit I C angivne Bestemmelser, dog med den Undtagelse, at Signalarmene gældende for de forskellige Togveje her er samlet 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 Sporspærrings signaler.

Nr. 205. »Modgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.



Kvadratisk, hvid Flade med pilformet sort Figur, der viser, til hvilken Side Afvigelsen sker.

Nr. 206. »Medgaaende Sporskifte stillet til afvigende Spor«.

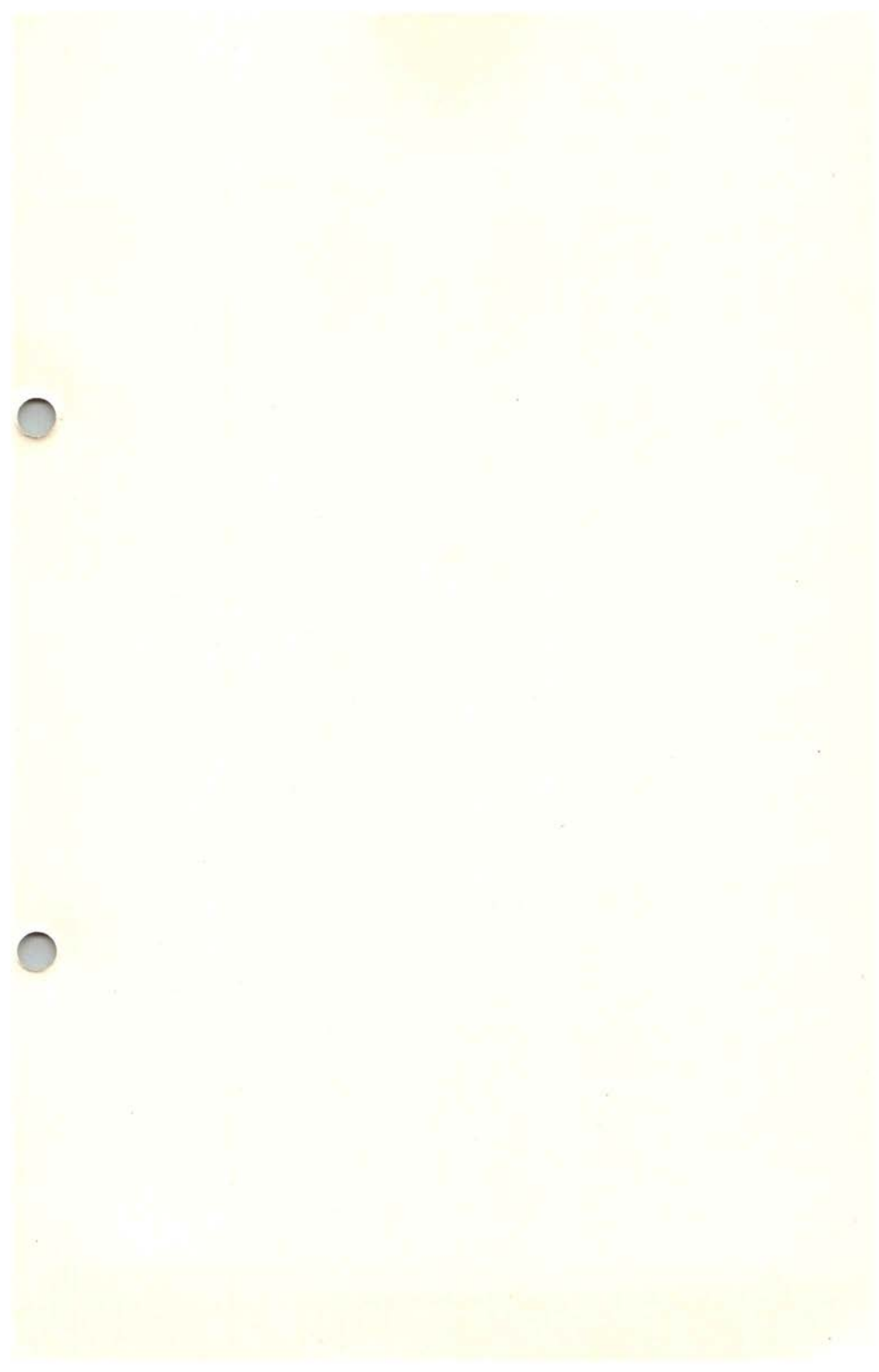


Kvadratisk, hvid Flade, hvorpaa Sporskiftets Nr. er angivet.

Nr. 207. »Sporet spærret«.



Lodret, blaa Stribe.



Nr. 208. »Sporskiftet stillet til lige Spor«.

Dagsignal.



Signalskivens Kant.

Natsignal.



Hvidt Lys.

Nr. 209. »Sporskiftet stillet til afvigende Spor«.

Dagsignal.



Rund Skive.

Natsignal.



Grønt Lys.



Nr. 210. »Sporskiftet stillet til lige Spor«.

Dagsignal.

Signalarmen
skraat opad.

Natsignal.



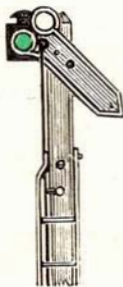
Hvidt Lys.

Nr. 211. »Sporskiftet stillet til afvigende Spor«.

Dagsignal.

Signalarmen
skraat nedad.

Natsignal.



Grønt Lys.

Til Nr. 210—212.

Signalerne har Gyldighed, hvad enten Armen ses til højre eller venstre for Masten. Ses den til højre, køres der imod Tungespidsen, og vises da Signal Nr. 212 (*»Sporskiftets Stilling er usikker«*), maa Sporskiftet ikke passeres.

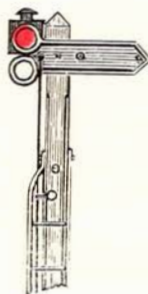
Nr. 212. »Sporskiftets Stilling er usikker«.

Dagsignal.



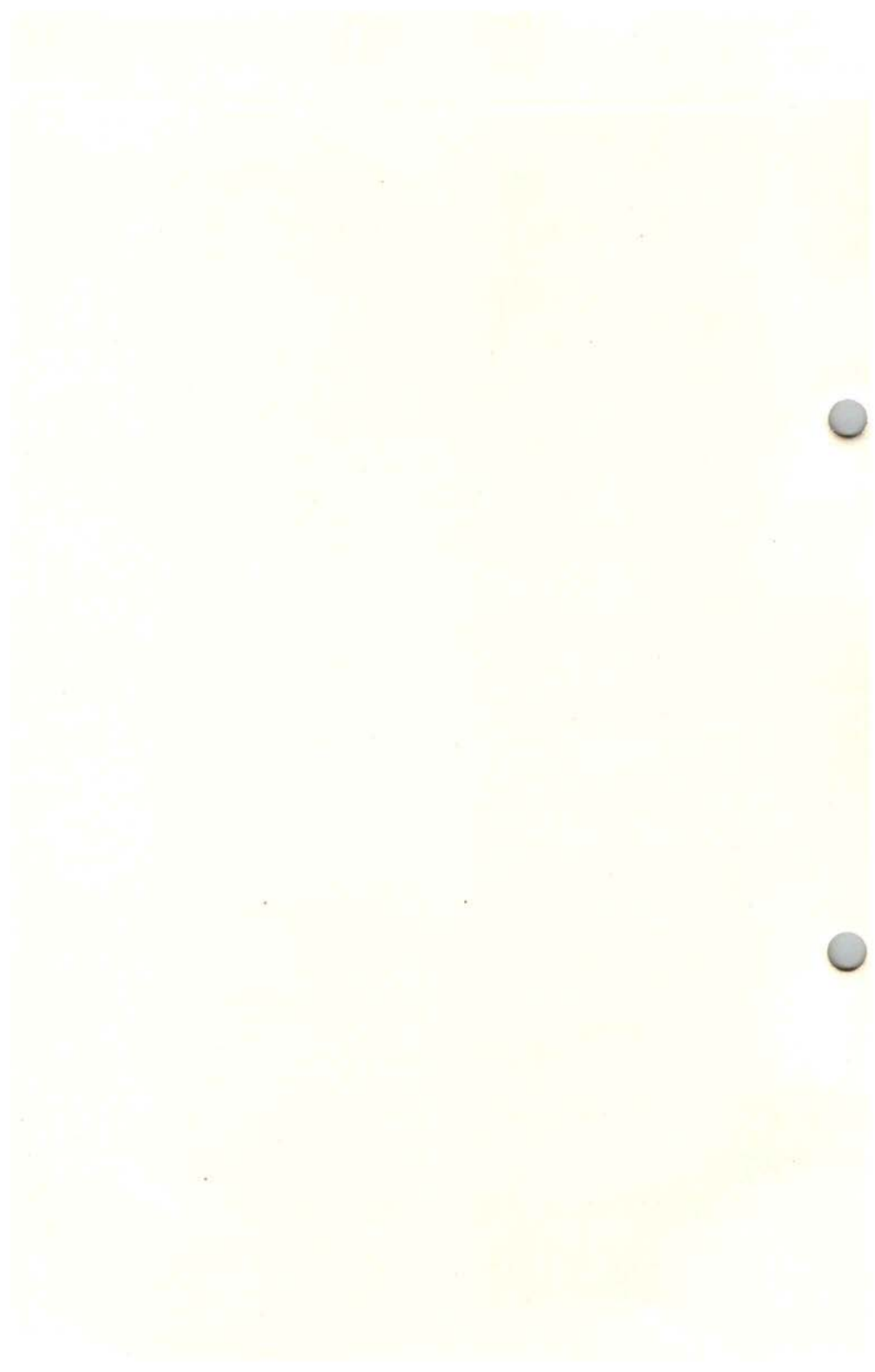
Signalarmen vandret.

Natsignal.



Rødt Lys.

SIGNALISERINGSFORSKRIFTER



XIX. Signalgivning for ind-, ud-, gennem- og forbikørende Tog.

A. Signalgivning paa Stationer med Hovedsignaler.

a) Indkørsel.

Signalgivning for Indkørsel maa paa betjente Stationer først foretages, naar Tog ventes.

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

Togvejssignalet for Indkørsel,
Indkørselssignalet og
det fremskudte Signal.

Naar Toget er standset paa Stationen, eller — paa visse Stationer efter særlig Instruks — naar det er passeret de Sporskifter, som er underlagt Signalposten, og der ikke i Indkørselstogvejen findes Sporskifter, der er underlagt en anden Post, skal Signalerne uopholdelig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, eller naar det vides, at Toget ikke er afgaaet fra nærmest tidligere Togfølgestation, maa Signalerne tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt. Paa Stationer med automatisk Togvejsopløsning for Indkørsel kan Tilbagetagning af Indkørselstogvejen dog — efter Tilladelse fra Distriktet — ske, naar Togvejsopløsning for Indkørsel har fundet Sted. Signalerne tages tilbage i modsat Orden af den, hvori de stilles.

2. Saafremt det under et Togs Indkørsel vil være nødvendigt at holde Indkørselssignalet paa Signal Nr. 1 (*»Stopp«*), skal Toget rangeres ind eller gives telefonisk Indkørselstilladelse. Det

fremgaar af Togplanerne, hvilke Togfølgestationer, der maa benytte telefonisk Indkørselstilladelse.

Telefonisk Indkørselstilladelse maa kun gives, naar alle Sporskifter i Indkørselstogvejen kan betjenes eller aflaaes fra Centralapparat, og naar Togvejen herefter er fastholdt ved Omlægning af Togvejs- haandtaget for Indkørsel.

Telefonisk Indkørselstilladelse maa dog aldrig gives, naar Indkørslen sker til belemret Spor.

Paa Stationer med Dværgsignaler skal under Indkørsel efter telefonisk Indkørselstilladelse disse i Almindelighed vise Signal Nr. 23 (*»Førbikørsel tilladt«*) — jfr. iøvrigt de nærmere Regler i Togplanerne.

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

Der vises Signal Nr. 1 fra Indkørselssignalmasten, og først naar Lokomotivføreren har givet Signal Nr. 60 (*»Færdig til Indkørsel«*), forandres Signalet til Nr. 2 (*»Kør«*). Stationsbestyreren viser derefter Signal Nr. 82 (*»Stop«*) mod Toget samtidigt med, at der fra Udkørselssignalmasten — hvis en saadan forefindes — vises Signal Nr. 1. Haandsignalet skal i dette Tilfælde vises som Dagsignal med Flag og som Natsignal med rødt Lys i eller ved det Spor, hvorpaa Toget kører ind. Denne Signalgivning betegnes: *»Den store Signalgivning«*.

4. Saafremt *et planmæssigt gennemkørende Tog skal have overrakt en Meddelelse*, der ikke kræver, at Toget standses, f. Eks. Fribaneordre, Krydsningsmeddelelse, skriftlig Udkørselstilladelse m. m., sker dette ved følgende Signalgivning:

Der vises Signal Nr. 1 fra Indkørselssignalmasten, og først naar Lokomotivføreren har givet Signal

Nr. 60, forandres Signalet til Nr. 2. Der vises i dette Tilfælde ikke Signal Nr. 82 mod Toget, men Stationsbestyreren overrækker Meddelelsen til Lokomotivføreren under Togets langsomme Forbikørsel. Der maa dog ikke vises Signal Nr. 2, forinden Betingelse for, at Udkørsel kan finde Sted, er opfyldt (Deblokering, Tilbage melding modtaget, Udkørselstogvejen indstillet, fri Bane etc.). Denne Signalgivning betegnes: »*Den lille Signalgivning*« og maa kun benyttes for Tog ad Gennemkørselssporet.

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

5. Saafremt *Togvejssignalet midlertidigt er utjenstdygtigt*, saaledes at det kun kan vise Signal Nr. 9 (»*Togvejen ikke farbar for Tog*«), skal Indkørselssignalet holdes paa Stop, og Toget rangeres ind eller, hvis de i Punkt 2 anførte Betingelser er til Stede, have telefonisk Indkørselstilladelse.

Saafremt *Indkørselssignalet midlertidigt er utjenstdygtigt*, saaledes at det kun kan vise Signal Nr. 1, skal Toget rangeres ind eller, hvis de i Punkt 2 anførte Betingelser er til Stede, have telefonisk Indkørselstilladelse.

6. Saafremt *Indkørselssignalet midlertidigt er utjenstdygtigt*, saaledes at det kun kan vise et af *Kør-signalerne* (Signal Nr. 2 eller Nr. 3), eller naar *Indkørselssignalet midlertidigt er fjernet eller ugyldiggjort*, skal der uafbrudt — ogsaa uden for Togtid — være posteret en Mand 800 m foran Signalet eller dets Plads for at vise Signal Nr. 82 og give Toget fornøden Underretning. Toget skal derhos rangeres ind paa Stationen fra Indkørselssignalmasten eller dennes Plads. Endvidere gives der altid, hvor det

er muligt, Toget skriftlig Underretning paa en forudgaaende Station.

7. Kan det ene eller begge *Lysene i Indkørselssignalet ikke brænde* paa en Tid, hvor Natsignaler skulde vises, skal paagældende Station foranledige, at Lokomotivføreren for de Tog, for hvilke Indkørselssignalet har Betydning, skriftlig bliver underrettet herom gennem en tidligere Station, saavidt muligt en Holdestation. Der forholdes paa samme Maade, *naar Lysene i et af Indkørselssignalerne i et Signalbillede ikke kan brænde*; Toget *ran* geres eventuelt ind eller gives *te* l e f o n i s k I n d k ø r s e l s t i l l a d e l s e.

8. Bliver en Station opmærksom paa, at *et eller flere af Lysene i et fremskudt Signal er slukket* paa en Tid, hvor de skal være tændt, skal den foranledige, at Lokomotivføreren for de Tog, for hvilke Signalet har Betydning, skriftlig bliver underrettet herom gennem en tidligere Station, saa vidt muligt en Holdestation.

9. Indkørselssignalet maa ikke benyttes til Signalgivning for *Tog, der paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor* eller for *Tog, der skal benytte Spor, der ikke er sikret som Hovedspor*; men saadanne Tog *skal ran* geres ind.

b) Udkørsel.

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

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

Udkørselssignalet,

Togvejssignalet for Udkørsel.

Paa Togfölgestationer samt paa Holdsteder med

faste Lysafgangssignaler gives dernæst Signal Nr. 46 (*»A f g a n g«*), hvorefter Togføreren giver Signal Nr. 47 (*»K ø r«*). Paa andre Holdsteder gives Signal Nr. 46 ikke, selv om vedkommende Holdsted er betjent af Stationsbestyrer; men Togføreren giver paa egen Foranledning Signal Nr. 47.

Naar Toget har 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.

2. 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.

3. 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 ud, eller der skal gives Lokomotivføreren skriftlig Udkørselstilladelse paa Fml. Nr. S. 102.

Skriftlig Udkørselstilladelse maa dog kun gives, naar alle Sporskifter i Udkørselstogvejen kan betjenes eller aflaaes fra Centralapparat, og naar Togvejen herefter er fastholdt ved Omlægning af Togvejshaandtaget for Udkørsel.

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

Saafremt et *planmæssigt gennemkørende Tog ikke skal modtage Meddelelse*, som kræver, at Toget stand-

ses, afgives dog Udkørselstilladelsen direkte til Lokomotivføreren. Afleveringen af Udkørselstilladelsen erstatter da Stationsbestyrerens Afgangordre, medens Togføreren Afgangssignal bortfalder.

4. Saafremt et Tog skal afgaa fra et Spor, der ikke er sikret som Hovedspor, maa der ikke gives Udkørselssignal for Toget eller anvendes skriftlig Udkørselstilladelse; men Toget skal rangeres ud.

5. Ligeledes skal *et Tog*, der paa dobbeltsporet Bane skal køre ud paa *venstre Spor*, rangeres ud.

c) Gennemkørsel.

Signalgivning for Gennemkørsel maa paa betjente Stationer først foretages, naar Tog ventes.

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

Udkørselssignalet,
Togvejssignalet for Udkørsel,
Togvejssignalet for Indkørsel,
Indkørselssignalet og
det fremskudte Signal.

Naar Toget har 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, tidligere Togfølgestation, maa Signalerne tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt. Paa Stationer med automatisk Togvejsopløsning for Indkørsel kan Tilbagetagning af Indkørselstogvejen dog — efter Tilladelse fra Distriktet — ske, naar Togvejsopløsning for Indkørsel har fundet Sted under Forudsætning af, at Toget herefter ikke skal passere Sporskifter i Gennemkørselstogvejen, som ikke er sikret ved Udkørselssignal. Sig-

nalerne tages tilbage i modsat Orden af den, hvori de stilles.

2. Skal et Tog køre igennem en Station, hvis *Indkørselssignal ikke er udstyret med Gennemkørselsangivelse*, eller hvis *Sikringsanlæg* er aflyst, vises Signal Nr. 2 («*K ø r*») fra Indkørselssignalmasten og tilsvarende Signal fra et eventuelt Togvejssignal og fremskudt Signal samt Signal Nr. 84 («*K ø r i g e n n e m*»). Haandsignalet vises fra Perronen paa Stationer med Centralsikring og paa Stationer uden Centralsikring, hvor Indkørselssignalet er i Afhængighed af Forbindelsessporskifterne til Læssesporene med tilhørende Dækningssporskifter og Sporspærrer, og hvor Nøglen til Indgangssporskiftet er i Stationsbestyrerens Væрге eller, hvis Stationen passes af Stationspasser, gjort utilgængelig for denne. Paa Stationer uden Centralsikring, for hvilke ovenstaaende Betingelser ikke er til Stede, samt paa Stationer, hvis Sikringsanlæg er aflyst, vises Signalet fra yderste, modgaaende Sporskifte. Signal Nr. 84 maa dog aldrig gives paa Stationer med Udkørselssignaler, forinden Udkørselssignalet er stillet paa Signal Nr. 2.

3. Naar Signalgivning for Gennemkørsel ikke kan finde Sted, fordi der ikke kan vises Signal Nr. 2 fra Udkørselssignalet eller Signal Nr. 10 («*T o g v e j e n f a r b a r f o r T o g*») fra de paagældende Togvejssignaler, eller fordi Indkørselssignalet midlertidig er utjenstdygtigt, skal de i Afsnit a) og b) givne Regler for Togs Ind- og Udkørsel under saadanne Forhold bringes til Anvendelse. Naar telefonisk Indkørselstilladelse anvendes, *ska l* Toget standse paa Stationen.

4. Standser et ellers gennemkørende Tog af en eller anden Grund paa en Station, maa Kørslen ikke genoptages, før der er givet Afgangssignal i Overensstemmelse med Forskrifterne i Afsnit b).

5. Indkørselssignalet maa ikke benyttes til Signalgivning for *Tog, der paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor*; men saadanne *Tog skal rangeres ind paa henholdsvis ud af Stationen.*

B. Signalgivning paa Stationer uden Hovedsignaler.

Naar et *Tog* nærmer sig en Station uden Hovedsignaler, hvor Standsning kan ske efter Behov, og Lokomotivføreren ikke i Førvejen 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. 98 (*»Ikke rejsende eller Gods at afsætte«*), kan han fortsætte Kørslen, saafremt Signal Nr. 84 (*»Kørigennem«*) vises fra Perronen.

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

Naar Toget er færdigt til Afgang, giver Togføreren Signal Nr. 47 (*»Kør«*).

Signalgivning for Gennemkørsel gennem en Station, som ikke er dækket med Hovedsignaler, sker ved Anvendelse af Signal Nr. 84, 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*.

C. Signalgivning ved Hovedsignaler paa fri Bane.

Hvor et Sporomraade paa fri Bane er dækket af Signaler *uden* Gennemkørselsangivelse, gives Signal til Forbikørsel ved Signal Nr. 2 (*»Kør«*). Mod et

Tog, der ifølge sin Plan skal standse ved Holdestedet, vises ligeledes Signal Nr. 2. Saafremt Toget er underrettet om, at Standsning kan bortfalde, kan Holdstedet passeres uden Standsning.

Hvor et Hovedsignal ved et Sidespor virker som Mellembloksignal, fastsætter Distriktschefen særlige Regler.

Hvor et Sporomraade paa fri Bane er dækket af Signaler *med* Gennemkørselsangivelse, gives Signal til Forbikørsel ved Signal Nr. 3 (*»K ø r i g e n n e m«*), medens Signal Nr. 2 — som ved Stationer — angiver, at Toget skal standse paa Sporomraadet.

Signalgivning for Forbikørsel maa paa betjente Holdsteder 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,
det fremskudte Signal.

Naar Centralsikringen er aflyst, vises mod standsende Tog Signal Nr. 2 samt Signal Nr. 83 (*»K ø r«*); mod ikke standsende Tog vises Signal Nr. 2 samt Signal Nr. 84 (*»K ø r i g e n n e m«*).

Haandsignalerne gives fra yderste modgaaende Sporskifte.

Naar Toget har passeret Hovedsignalet og ved Sidespor paa fri Bane samtlige Sporskifter i Togvejen, skal Signalerne uopholdelig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, eller naar et Tog, der skal rangere, er standset ved et Sidespor paa fri Bane, 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 (*»K ø r«*). Naar Toget efter at have ran-

geret skal afgaa, maa Afgangssignalet ikke gives, forinden Hovedsignalet viser Signal Nr. 2.

Naar et Hovedsignal paa fri Bane er *utjenstedygtigt* paa en saadan Maade, at det kun kan vise et af »Kør«-Signalerne, eller er *midlertidig fjernet*, skal Signalpasseren standse Toget med Signal Nr. 82 (»St o p«) for derefter at give Lokomotivføreren *s k r i f t l i g* Forbikørselstilladelse paa Fml. Nr. S. 101. 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 Mellembloksignaler maa skriftlig Forbikørselstilladelse kun udstedes, naar der til Posten er meldt *Kørsel med Stationsafstand* i den paagældende Køreretning.

Kan et Lys i et Hovedsignal paa fri Bane *ikke brænde* paa en Tid, hvor det skulde være tændt, skal en af Nabetogfølgestationerne snarest underrettes. Drejer det sig om et Mellembloksignal, foranlediger Stationen herefter straks indført *Kørsel med Stationsafstand* i paagældende Køreretning paa vedkommende Banestykke.

Stationen, som modtager Meddelelsen, skal i alle Tilfælde sørge for, at Lokomotivføreren for de Tog, for hvilke Signalet har Betydning, *s k r i f t l i g* bliver underrettet herom gennem en tidligere Station, saavidt muligt en Holdestation. Der gives eventuelt Toget *s k r i f t l i g* Forbikørselstilladelse paa Fml. S. 101, eller det *r a n g e r e s* forbi Signalet. Ved Mellembloksignaler maa skriftlig Forbikørselstilladelse kun gives, naar der til Posten er meldt *Kørsel med Stationsafstand* i den paagældende Køreretning.

Bemærkes det, at et Lys i et fremskudt Signal er *slukket* paa en Tid, hvor det skulde være tændt, skal en af Nabetogfølgestationerne snarest underrettes. Denne Station skal sørge for, at Lokomotivføreren for de Tog, for hvilke Signalet har Betydning, *s k r i f t*

lig bliver underrettet herom gennem en tidligere Station, saavidt muligt en Holdestation.

Et Hovedsignal paa fri Bane maa ikke benyttes til Signalgivning mod Tog, der paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor. Saadanne Tog kan uden videre passere et Mellembloksignal, der ikke samtidig er Dækningssignal for særlige Farepunkter, hvorimod det skal rangeres forbi andre Hovedsignaler. Findes der ikke Sporskifter i venstre Spor, kan Tilladelse til Kørsel forbi Dækningssignaler paa fri Bane dog gives skriftligt paa Fml. Nr. S. 101 gennem en forudgaaende Togfølgestation.

D. Signalgivning paa Billetsalgssteder og Trinbrætter.

Signal Nr. 16 (*»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. 98 (*»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.

Naar Toget er færdigt til Afgang, giver Togføreren Signal Nr. 47 (*»Kør«*).

XX. Ugyldiggørelse af Mastesignaler m. m.

Naar et Mastesignal i nogen Tid skal ugyldiggøres, tilkendegives dette som Regel ved *Fjernelse af den eller de paagældende Signalarme*. Saafremt Mastens samtlige Arme er ugyldiggjort, anbringes paa Masten Signal Nr. 26 (*»Mastesignalet eller Dværgsignalet er ugyldigt«*). Naar der paa en Signalmast med en eller flere ugyldiggjorte Arme findes andre Arme, som fremdeles skal have Gyldighed, anbringes Signal Nr. 26 ikke.

Paa et Dobbeltarmsignal for Rangering fjernes Armene ikke. Disse Signaler samt Skivesignaler for Rangering ugyldiggøres ved, at de stilles paa Signal Nr. 12 (*»Rangering tilladt«*) og forsynes med Ugyldighedskryds.

Paa Stationer kan enhver Tilkendegivelse af Signallernes Ugyldighed undlades, naar disse holdes i Normalstilling, og alle Tog ind- henholdsvis udrangeres.

Et i Brug værende Signal maa, bortset fra Ranger-signaler, først ugyldiggøres, naar der haves Sikkerhed for, at *Togene forud er underrettet* derom. Dette gælder ogsaa Retningsvisere, Tal- og Bogstavvisere samt Dværgsignaler.

XXI. Standsning af Tog ved Haand- og Standsignaler og Dækning af Spor, som ikke maa befares.

A. Paa fri Bane.

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

Saadan Fare foreligger:

- naar Signal Nr. 54 (*»Alarm signal«*) er modtaget,
- naar *fjendtlige Togbevægelser* maa befrygtes — for Eksempel, 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 følger efter et andet Tog paa samme Spor med saa kort Afstand, at det forreste af Togene ikke kan antages at have forladt Banestykket henholdsvis Blokafsnittet (d. v. s. er kørt ind paa næste Station eller er passeret næste Mellemblokpost), herfra dog undtaget Tog, der paa Strækninger uden Linieblok er kendetegnet som Arbejds- eller Hjælpetog,
- naar *Fejl ved Toget* gør dets Viderekørsel uforsvarlig,
- naar *Sporet er ufarbart* — f. Eks. ved Skinnebrud, Dæmningsskred, Nedbrud af Tog, belemrede Vejoverkørsler o. lign.,
- naar *et Hovedsignal er i Uorden*, saaledes at det ikke kan vise Signal Nr. 1 (*»Stop«*).
- naar der udføres saadanne *Arbejder i Sporet*, som medfører Fare for Togpassage.

I Almindelighed anvendes følgende Signalgivning:

Signal Nr. 82 (*»St o p«*) vises mod Toget. Signalet skal, hvor det er gørligt, suppleres med *Knaldsignal* 200 m, paa de i Bilag 4 nævnte Strækninger dog 400 m, foran Haandsignalet. Naar et særligt Farested findes, skal Haandsignalet vises 800 m foran dette.

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

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

Naar ovenstaaende Signalgivning anvendes ved Dækning af et Tog, som i Mørke og usigtbart Vejr *ekstraordinært er standset paa fri Bane*, skal ved Togets Bagende vises Signal Nr. 38 (*»St o p«*), indtil Dækningsposten med Sikkerhed kan vides at være naaet ud i den foreskrevne Afstand, hvori han skal iværksætte Signalgivningen. Desuden skal Signal Nr. 38 vises, saalænge et Tog, der skal dækkes i Mørke og usigtbart Vejr, 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 (*»St o p«*) opstilles umiddelbart til højre for Sporet set i Køreretningen 400 m, paa de i Bilag 4 nævnte Strækninger dog 800 m, foran Farestedet og suppleres med Knaldsignal 200 m henholds-

vis 400 m foran Standsignalet. Signal Nr. 39 (*»For-sigtig, Standsignal »Stop« følger»*) opstilles umiddelbart til højre for Sporet set i Køreretningen 400 m, paa de i Bilag 4 nævnte Strækninger dog 800 m, foran Signal Nr. 40. Mod et kommende Snepløvtog skal Knaldsignal ogsaa udlægges foran Signal Nr. 39 og da i 50 m Afstand.

B. Paa Stationer.

Naar et Sporstykke er i en saadan Tilstand, at det er forbundet med Fare at lade Tog- eller Rangerbevægelser foregaa over dette, eller det er belemt med Vogne, som ikke maa flyttes, eller under hvilke der arbejdes, eller hvis Sporet er krydset af Kabler, Forbindelsesledninger eller lign., skal Signalgivning og Afmærkning ske efter følgende Regler:

Signalgivning.

Er Sporstykket ved Centralsikring, eller ved Spigring, Boltning og Aflaasning eller ved en af Distriktschefen godkendt Sikring af Sporskifter og Haandtag i Centralapparatet afspærret fra al Toggang, kan Signalgivning for Stationens øvrige Spor ske paa sædvanlig Maade.

Er Sporstykket *ikke* ved Centralsikring, eller ved Spigring, Boltning og Aflaasning eller ved en af Distriktschefen godkendt Sikring af Sporskifter og Haandtag i Centralapparatet afspærret fra al Toggang, holdes Indkørselssignalet paa Stop, og Tog rangeres ind.

Afmærkning.

Er Sporstykket ved Spigring, Boltning og Aflaasning eller ved en af Distriktschefen godkendt Sikring

af Sporskifter og Haandtag i Centralapparatet afspærret fra al Kørsel, finder ingen Afmærkning Sted.

Er Sporstykket *ikke* ved Spigring, Boltning og Aflaasning eller ved en af Distriktschefen godkendt Sikring af Sporskifter og Haandtag i Centralapparatet afspærret fra al Kørsel, sker Afmærkning efter følgende Regler:

1. Er Sporstykket i en saadan Tilstand, at det er forbundet med Fare at lade Tog- eller Rangerbevægelser foregaa over dette, eller er det belempret med løftede Vogne eller Vogne, under hvilke der arbejdes, og som *ikke er indlemmet i Tog*, der er afbremset eller har forspændt Lokomotiv, foretages Afmærkningen saaledes:

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

Findes Farestedet mellem Indkørselssignalmasten 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.

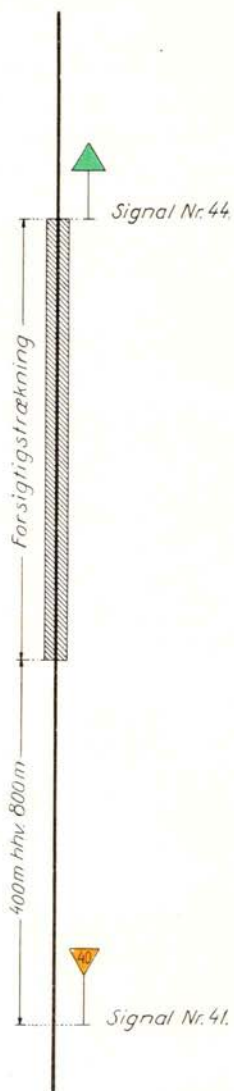
2. Er Sporstykket belempret med Vogne, som ikke maa sættes i Bevægelse (Vogne under Opladning eller Vandforsyning eller under Forvarmning fra andet Spor, eller Vogne hvorunder der arbejdes), og *disse er indlemmet i Tog*, der er afbremset eller har forspændt Lokomotiv, anbringes Signal Nr. 77 (*»Flytning af Vogne forbudt«*) paa Vognen. Arbejdes der under Vognen, posteres der ved Togstammen en Mand for at advare Personalet, der arbejder under Vognen. Desuden underrettes Lokomotivføreren ved Arbejdets Paabegyndelse og Afslutning.

3. Er Sporstykket belemret med Vogne, der er under Opladning eller Vandforsyning eller under Forvarmning fra andet Spor eller fra fast Forvarmingsanlæg eller med Kedelvogne, der forvarmer Vogne paa andet Spor, *uden at disse Vogne er indlemmet i Tog*, der er afbrudt eller har forspændt Lokomotiv, eller krydses Sporet af Kabler eller Forbindelsesledninger, anvendes følgende Afmærkning:

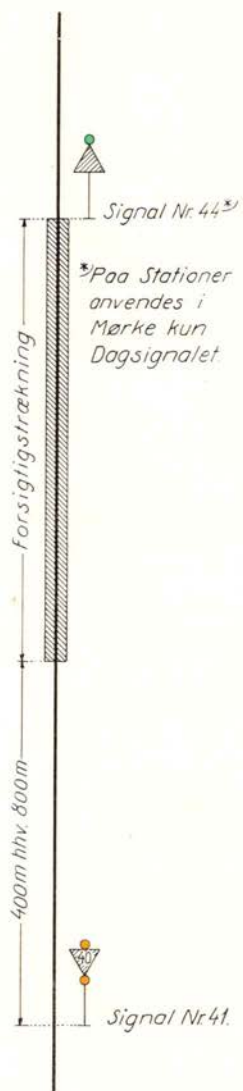
Signal Nr. 45 (»*Forbirangering forbudt*«) opstilles til den eller de Sider, hvorfra Rangerbevægelsen kan ske, 50 m fra Farestedet, hvilken Afstand dog kan afkortes, hvor Forholdene gør det nødvendigt.

Haves saadant Standsignal ikke til Raadighed, kan Signal Nr. 40 anvendes; men det skal da snarest udveksles med Signal Nr. 45. Krydser et Kabel eller en Ledning flere Spor, skal der bruges Standsignal særskilt for hvert af disse.

Dagsignal



Natsignal



XXII. Afmærkning af Spor, der kun maa befares med nedsat Kørehastighed, og Signalgivning ved Kørsel over saadanne Spor.

A. Afmærkning.

Afmærkning af Spor, der kun maa befares med nedsat Kørehastighed, sker normalt ved Opstilling af Signalerne:

Nr. 44. (*»Forsigtigstrækning følger«*) og Nr. 41. (*»Forsigtigstrækning ender«*).

Standsignalernes Placering er i Almindelighed uafhængig af Strækningens Inddeling i Togfølgestationer og fri Bane, og der anvendes normalt den i Afsnit VIII: *»Standsignaler«* angivne Afmærkning, nemlig:

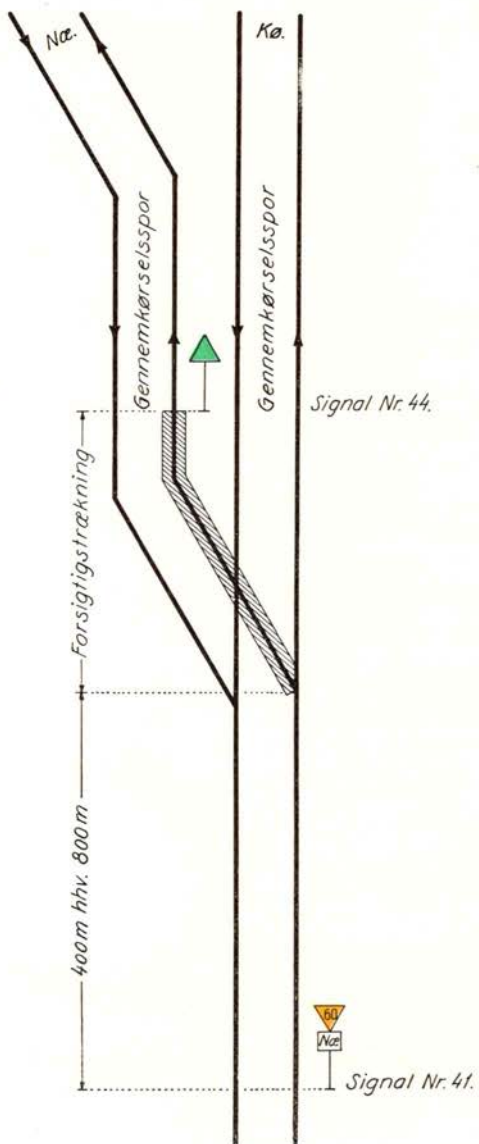
Signal Nr. 41 opstillet 400 m, paa de i Bilag 4 nævnte Strækninger 800 m, foran Forsigtigstrækningens Begyndelsespunkt.

Signal Nr. 44 opstillet ud for det Sted, hvor Forsigtigstrækningen ender.

En Skitse af den normale Afmærkning er vist paa Side 218.

Afmærkningen foretages paa Stationer normalt kun for det eller de gennemgaaende Hovedspor*) (bl. a. Gennemkørselstogvej og Rebroussementstogvej), men ikke for andre Hovedspor eller for Stationernes Side-spor.

*) Et gennemgaaende Hovedspor er den lige (mindst krumme) Fortsættelse ind paa Stationen af Hovedsporet paa fri Bane.

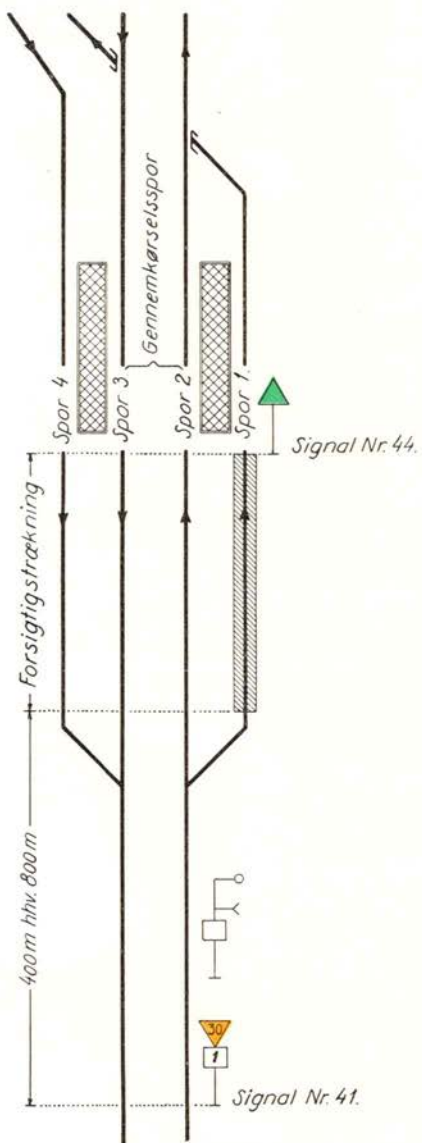


Saafremt Signal Nr. 41 i Henhold til ovenstaaende Regler vilde komme til at staa paa en Perron, skal det i Stedet opstilles ved den Perronende, som er fjernest fra Forsigtigstrækningen — se Side 224.

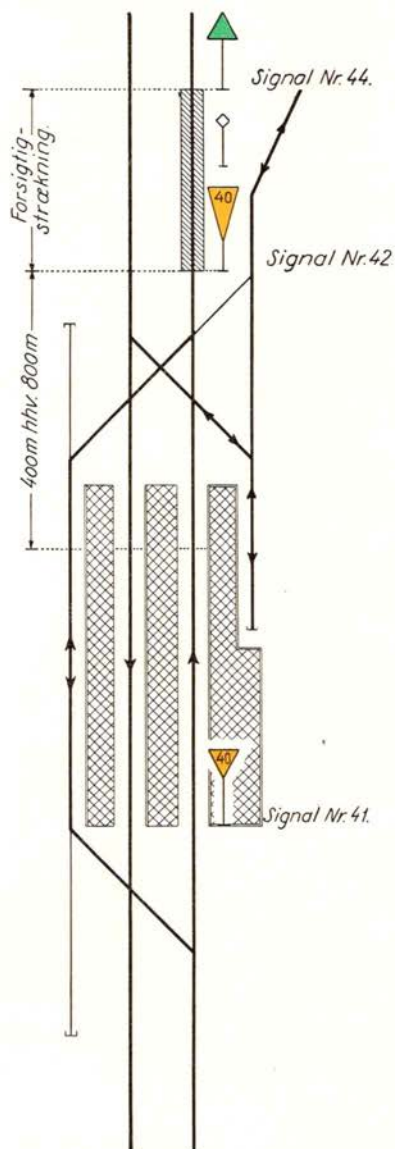
Saafremt Opstilling af Signal Nr. 41 efter ovenstaaende skal ske paa et Sted, hvor man fra mere end eet gennemgaaende Hovedspor kan køre ind paa en Forsigtigstrækning, skal Signal Nr. 41 opstilles i ovennævnte Afstande ved hver enkelt af disse gennemgaaende Hovedspor.

Fra denne normale Afmærkning sker dog følgende Undtagelser:

1. Er der paa en Forgreningsstation *flere Gennemkørselstogveje*, skal det ved *Bogstavangivelse* under Skiven paa Signal Nr. 41 angives, for hvilken Gennemkørselstogvej Signalet gælder — se Side 220. Er Hastigheden nedsat paa mere end een af Stationens Gennemkørselstogveje, skal der foretages en fuldstændig Afmærkning for hver af disse. Signalerne Nr. 41 opstilles da ved Siden af hinanden paa det Sted, hvor det længst fra Stationen værende Signal skal vises, og forsynes som ovenfor med Bogstavangivelse.



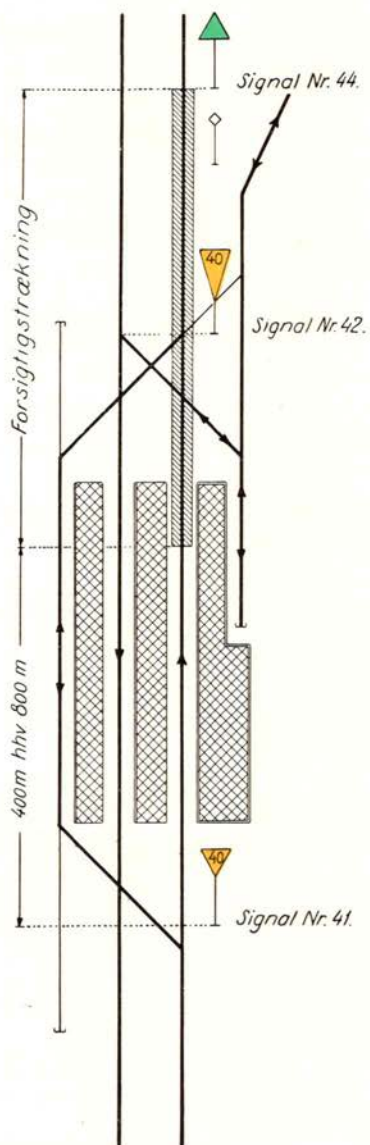
2. Skal paa en Forgreningsstation vises en *midlertidig Hastighedsnedsættelse* i et gennemgaaende Hovedspor, som ikke er Gennemkørselsspor, og er Forsigtigstrækningen beliggende saaledes, at Signal Nr. 41 efter foranstaaende skal opstilles foran Forgreningssporskiftet, skal det ved *Talangivelse* under Skiven paa Signal Nr. 41 angives, for hvilket gennemgaaende Hovedspor Signalet gælder — se Side 222.

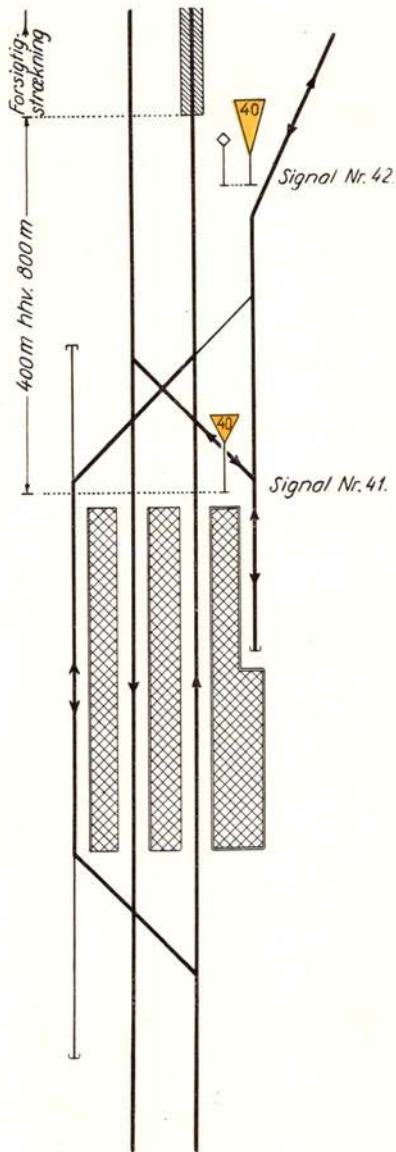


3. Paa de i Bilag 5 nævnte Togudgangsstationer, Rebroussementsstationer og Forgreningsstationer anvendes følgende Afmærkning, naar en Forsigtigstræknings Begyndelsespunkt ligger saaledes, at normal Afmærkning med Signal Nr. 41 for Udkørsel fra det paagældende gennemgaaende Hovedspor (Rebroussementstogvej) ikke vilde kunne gennemføres, uden at Signalet maatte opstilles indenfor det yderste Sammenløbssporskifte for Stationens Udkørselstogveje til den paagældende Banestrækning:

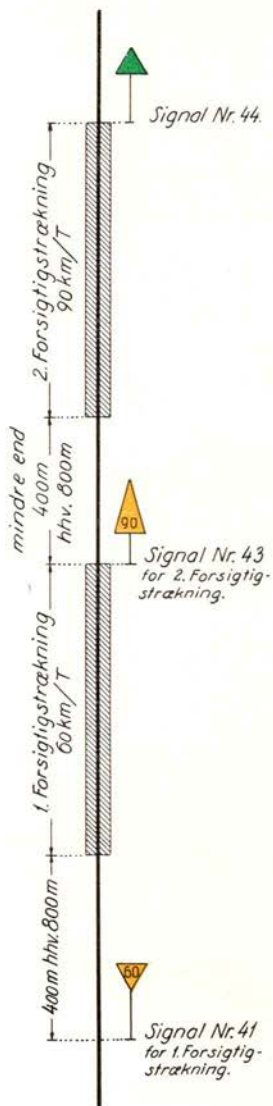
Ud for det Sted, hvor Forsigtigstrækningen begynder, opstilles Signal Nr. 42 (*»Kør langsomt«*) — se Side 224. Dette Signal maa dog aldrig opstilles længere inde paa Stationen end ved det yderste Sammenløbssporskifte for Stationens Udkørselstogveje til den paagældende Banestrækning — se Side 226 — og aldrig længere ude end ved Rangergrænsemærket — se Side 227.

Er paagældende Spor tillige Gennemkørselsspor, anbringes desuden Signal Nr. 41 efter de almindelige Regler og uden Hensyntagen til Opstillingen af Signal Nr. 42, der kun gælder for standsende Tog — se Siderne 224, 226 og 227.

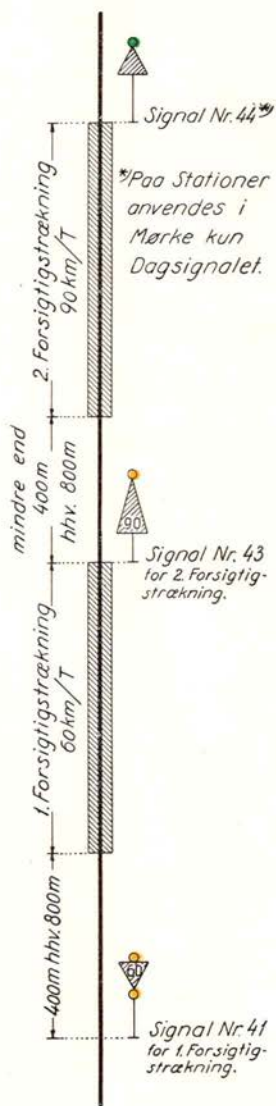




Dagsignal



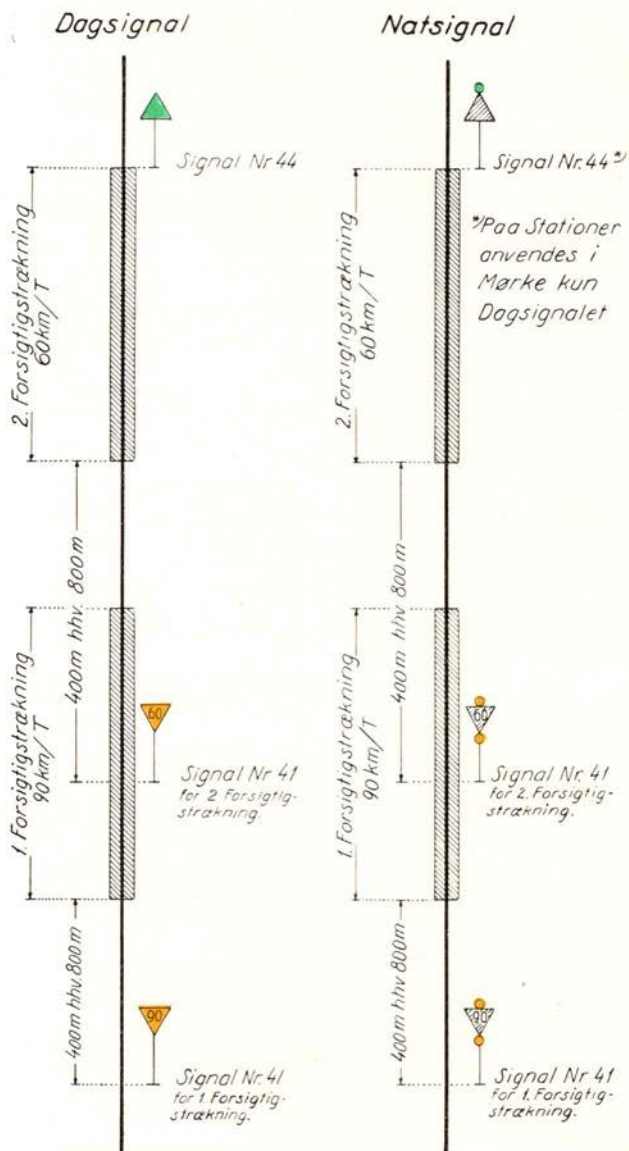
Natsignal



4. Saafremt to Forsigtigstrækninger følger saa tæt efter hinanden, at den normale Afmærkning for begge Forsigtigstrækninger ikke kan gennemføres, uden at Signal Nr. 41 for den sidste Strækning vilde komme til at staa foran Signal Nr. 44 for den første, anvendes følgende Afmærkning:

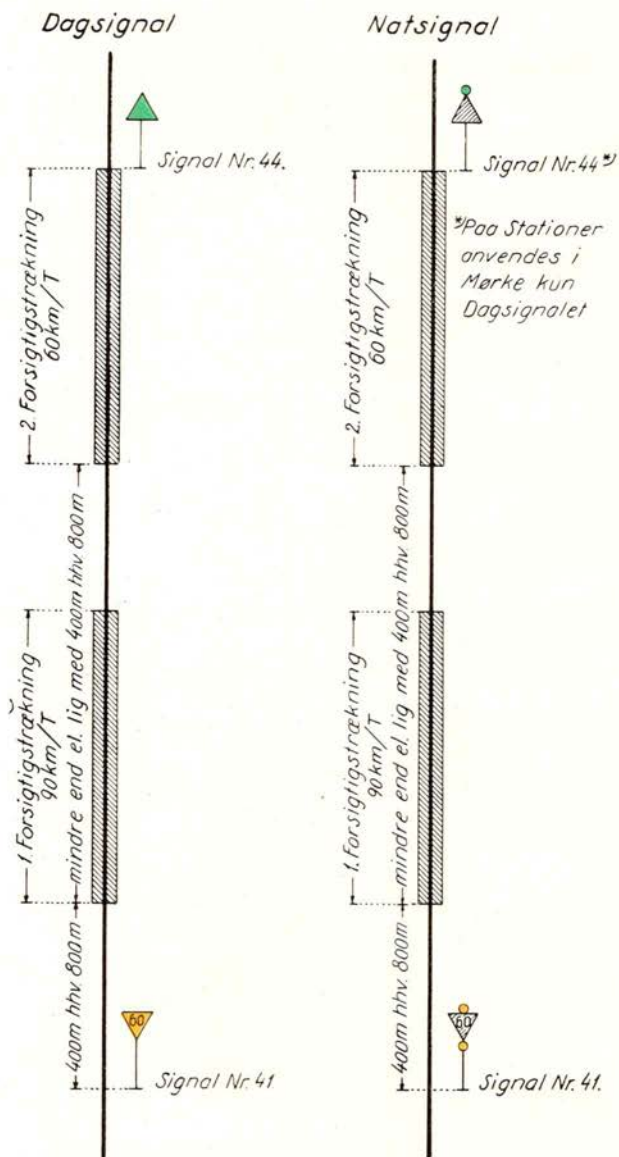
a. Naar Hastigheden paa den Forsigtigstrækning, som Toget passerer først, er lavere end paa den efterfølgende Forsigtigstrækning:

Signal Nr. 41 opstilles 400 m henholdsvis 800 m foran den første Forsigtigstræknings Begyndelsespunkt, og Signal Nr. 44 for denne Strækning udelades. Ud for det Sted, hvor første Forsigtigstrækning ender, anbringes Signal Nr. 43 («Kør hurtigere») med den for anden Forsigtigstrækning gældende Hastighedsangivelse, og udfor det Sted, hvor anden Forsigtigstrækning ender, opstilles Signal Nr. 44 — se Side 228.



b. Naar Hastigheden paa den Forsigtigstrækning, som Toget passerer *først, er større* end paa den efterfølgende Forsigtigstrækning:

Det for den første Forsigtigstrækning gældende Signal Nr. 41 opstilles 400 m henholdsvis 800 m foran denne Stræknings Begyndelsespunkt, og Signal Nr. 44 for denne Strækning udelades. 400 m henholdsvis 800 m foran den anden Forsigtigstræknings Begyndelsespunkt opstilles det for denne Strækning gældende Signal Nr. 41 med den for Strækningen gældende Hastighedsangivelse, og ud for det Sted, hvor anden Forsigtigstrækning ender, opstilles Signal Nr. 44 — se Side 230.



Saafremt Afstanden mellem de to Forsigtigstrækningers Begyndelsespunkter er mindre end eller lig med 400 m henholdsvis 800 m, afmærkes de to Strækninger som een Forsigtigstrækning med den laveste af de to Hastigheder — se Side 232.

B. Signalgivning.

1. Saafremt en Nedsættelse af Kørehastigheden er *bekendtgjort* i Tjenestekøreplanen eller La, kan Signalgivning efter Opsætning af Standsignaler foretages paa normal Maade.

2. Er derimod Nedsættelsen *ikke bekendtgjort* paa en af de to nævnte Maader, skal nedennævnte Regler følges:

a. Naar Forsigtigstrækningen *begynder paa en Togfølgestation*, kan Stationen anvende normal Signalgivning, saafremt den har faaet Meddelelse om, at paagældende Tog er forud underrettet om Hastighedsnedsættelsen, og at Forsigtigstrækningen er afmærket ved Standsignaler. Har den ikke faaet saadan Meddelelse, skal Togene standses for Signal Nr. 1 (*»St o p«*), Lokomotivføreren underrettes om Nedsættelsen, og Toget rangeres ind eller gives telefonisk Indkørselstilladelse.

b. Naar Forsigtigstrækningen *begynder paa fri Bane*, kan den Togfølgestation, der ligger nærmest før Forsigtigstrækningen, anvende normal Signalgivning for Togene over denne, saafremt den har faaet Meddelelse om, at Togene er forud underrettet om Hastighedsnedsættelsen, og at Forsigtigstrækningen er afmærket ved Standsignaler, eventuelt ved Signal Nr. 82 (*»St o p«*). Har den ikke faaet saadan Meddelelse, skal Togene standses paa Stationen, hvor

der da gives Lokomotivfører og eventuelt Togfører fornøden Underretning.

Den, der foretager Opsætning af Standsignaler for Forsigtigkørsel paa fri Bane, skal sikre sig, at en af Nabotogfølgestationerne paatager sig fornøden Underretning af samtlige Tog, der skal passere Forsigtigstrækningen. Saalænge han ikke har kunnet skaffe sig denne Sikring, skal han standse Togene i Overensstemmelse med Reglerne i Afsnit XXI: »*Standning af Tog ved Haand- og Standsignaler og Dækning af Spor, som ikke maa befares*«, hvorefter han giver Lokomotiv- og Togføreren nærmere Oplysning om Forsigtigstrækningens Beliggenhed m. v. og Tilladelse til Viderekørsel med den nedsatte Kørehastighed.

3. Har det ikke været muligt at afmærke Forsigtigstrækningen ved Standsignal, skal Togene altid standses foran denne, altsaa ogsaa i det Tilfælde, at de er forud underrettet om Forholdet. Efter Standningen gives der Lokomotiv- og Togføreren nærmere Oplysning om Forsigtigstrækningens Beliggenhed m. v. og Tilladelse til Viderekørsel med den nedsatte Kørehastighed.

4. Ved Hastighedsnedsættelse paa det ene Spor paa dobbeltsporet Bane finder Opsætning af Standsignaler kun Sted for den normale Køreretning, med mindre der etableres Kørsel paa venstre Spor, og dette bekendtgøres i saa god Tid, at der kan opstilles Standsignal ogsaa for den modsatte Køreretning.

BILAG 1.

Særlige Bestemmelser for Afgivelse af Klokkesignalerne

Nr. 49 (*»Meldingssignal for Tog med ulige
Tognumre«*) og

Nr. 50 (*»Meldingssignal for Tog med lige
Tognumre«*).

Paa Strækningerne:

- 1) Slagelse—Korsør,
- 2) Lersøen—Østerport,
- 3) Padborg—Tinglev,
- 4) Fredericia—Esbjerg—Ringkøbing,
- 5) Langaa—Randers,
- 6) Holstebro—Struer

foretages den almindelige Ringning uanset Tognum-
meret saaledes:

- 1) Strækningen Slagelse—Korsør.
Signal Nr. 49 for Tog mod Korsør.
» » 50 » » » Slagelse.
- 2) Strækningen Lersøen—Østerport.
Signal Nr. 49 for Tog mod Østerport.
» » 50 » » » Lersøen.
- 3) Strækningen Padborg—Tinglev.
Signal Nr. 49 for Tog mod Tinglev.
» » 50 » » » Padborg.
- 4) Strækningen Fredericia—Esbjerg—Ringkøbing.
Signal Nr. 49 for Tog mod Fredericia.
» » 50 » » » Ringkøbing.

- 5) Strækningen Langaa—Randers.
Signal Nr. 49 for Tog mod Randers.
» » 50 » » » Langaa.
- 6) Strækningen Holstebro—Struer.
Signal Nr. 49 for Tog mod Holstebro.
» » 50 » » » Struer.

BILAG 2.

Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres.

København H—Korsør
København H—Rungsted Kyst
Vanløse—København H—Holte
Hellerup—Klampenborg
Frederiksberg—Vanløse—Hellerup
Københavns Godsbanegaard—Vigerslev
Harrestrup—Vigerslev
Valby Gasværk—Harrestrup—Damhus—Grøndal
Damhus—Flintholm
Grøndal—Flintholm
Lersøen—Østerport
Nyborg—Fredericia
Fredericia—Esbjerg
Fredericia—Nørresundby.

BILAG 3.

Strækninger, hvor Kendingssignal for Særtog ikke føres.

København H—Roskilde
 København H.—Rungsted Kyst.
 Vanløse—København H—Holte
 Hellerup—Klampenborg
 Frederiksberg—Vanløse—Hellerup
 Københavns Godsbanegaard—Vigerslev
 Harrestrup—Vigerslev
 Valby Gasværk—Harrestrup—Damhus—Grøndal
 Damhus—Flintholm
 Grøndal—Flintholm
 Lersøen—Østerport.

BILAG 4.

Strækninger:

- 1) hvor Knaldsignal skal udlægges 400 m foran Signal Nr. 40 (*»Stop«*) og 400 m foran Signal Nr. 82 (*»Stop«*),
- 2) hvor Signal Nr. 39 (*»Forsigtig, Standsignal »Stop« følger«*) skal opstilles 800 m foran Signal Nr. 40,
- 3) hvor Signal Nr. 40 skal opstilles 800 m foran Farestedet og
- 4) hvor Signal Nr. 41 (*»Forsigtigstrækning følger«*) skal opstilles 800 m foran Forsigtigstrækningens Begyndelse.

København H—Korsør
 Slagelse—Næstved
 Nyborg—Fredericia
 Fredericia—Lunderskov
 Fredericia—Randers.

BILAG 5.

Fortegnelse over de Stationer, hvor Signal

Nr. 42 („Kør langsomt“) anvendes:

Aabenraa
Aalborg
Aalestrup mod Hobro
Aarhus H
Assens
Bramminge mod Tønder og Brande
Brande
Dalmose mod Skælskør
Esbjerg
Fredericia
Frederiksberg
Frederikshavn ,
Frederikssund
Frihavnen
Gedser
Glyngøre
Grenaa
Haderslev H
Helgoland
Hellerup mod Nørrebro
Helsingør
Herning
Hillerød
Hobro mod Aalestrup
Holte mod København
Kalundborg
Klampenborg mod København
(kun paa Nærtrafiksporene)
Korsør
Københavns Godsbanegaard
København H
Langaa

Lersøen
Lunderskov
Løgstør
Mømmark Færge
Nyborg
Nykøbing Fl
Næstved
Odense
Padborg
Randers
Ribe
Ringkøbing
Ringsted mod Næstved
Roskilde
Rungsted Kyst mod København
Ryomgaard mod Randers
Røde-Kro mod Aabenraa
Silkeborg
Skanderborg mod Silkeborg
Skern mod Herning og Esbjerg
Skive H mod Glyngøre
Skælskør
Slagelse mod Næstved og Vørslev
Struer
Sønderborg H
Thisted
Tinglev
Tommerup mod Assens og Odense
Tønder H
Vanløse
Varde mod Esbjerg
Vejle H mod Herning
Viborg mod Aalestrup og Herning
Videbæk
Vojens mod Haderslev
Østerport mod Lersøen

