DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIGNALREGLEMENT
AF 1944
(SIR)

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIGNALREGLEMENT

AF 1944

(SIR)

KØBENHAVN 1944

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIGNALREGLEMENT

AF 1944

(SIR)

KØBENHAVN 1944

INDHOLDSFORTEGNELSE

Signaliseringsforskrifter

GRUNDBESTEMMELSER

1. Signalerne tjener til at give ordrer og meddelelser, som er nødvendige for at *sikre kørslen*. Signalerne skal altid gives og adlydes nøjagtigt på foreskreven måde.

2. Natsignalerne skal benyttes i tiden fra solnedgang til solopgang. I den øvrige tid af døgnet skal natsignalerne benyttes i usigtbart vejr såsom tåge eller snevejr, når de skønnes at være tydeligere end de tilsvarende dagsignaler.

   I daglyssignaler benyttes signallys hele døgnet. Er de indrettet til neddæmpet natbelysning, foretages omskiftning fra dag- til natbelysning en halv time efter solnedgang og omskiftning fra nat- til dagbelysning en halv time før solopgang. Dagbelysningen skal dog også benyttes i mørke, når vejret er usigtbart, f. eks. på grund af tåge eller snevejr.

   Om signalernes tænding i togtid henvises til bemærkningerne under de enkelte signaler.

3. 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 påbyder størst forsigtighed.

4. Et signal, som påbyder eller tillader kørsel, må aldrig adlydes af den, der er i tvivl om, hvorvidt det gælder ham, eller som må skønne, at der er givet ham forkert signal.

5. *Et stopsignal skal altid ubetinget og ufortøvet adlydes* af enhver, som ikke med sikkerhed ved, at signalet er ham uvedkommende.

6. Fremtræder et signal utydeligt, således at det kan opfattes på mere end een måde, skal den betydning

af signalet efterkommes, som påbyder størst forsigtighed.

7. Der må ikke anvendes særlige tegn — f. eks. ved lys eller armbevægelser — medmindre de gives således, at fare for misforståelse er absolut udelukket. Deres anvendelse skal indskrænkes til tilfælde, hvor afslutning af en enkelt, afgrænset opgave tilkendegives ved et forud aftalt tegn.

8. Mangler et signal på et sted, hvor signalgivning kan ventes, eller viser et mastesignal hvidt lys, hvor farvet lys kan ventes, skal der forholdes, som om signal »*stop*« var vist, dog kun såfremt det manglende signal var nødvendigt for at tillade togets viderekørsel.

   Mangler et natsignal i det tidsrum, hvori natsignaler skal vises, må dagsignalet efterkommes, hvis det er synligt med absolut tydelighed.

I afsnit XVIII er optaget forskellige signalformer, som efterhånden bortfalder.

Reglementets bestemmelser for lokomotiver og disses førere gælder også for motorvogne og disses førere samt for traktorer og disses førere.

SIGNALERNE OG DERES BETYDNING

I. Mastesignaler.

A. Hovedsignaler.

1. Et hovedsignal er en signalmast, hvorpå der
   ved armsignaler er anbragt enten een arm, der ender i en rund skive, eller to arme, hvoraf den øverste, hovedarmen, ender i en rund skive, medens den nederste, gennemkørselsarmen, ender svalehaleformet,
   ved daglyssignaler er anbragt en forneden og foroven afrundet plade som baggrund for lanterner. Under særlige forhold kan mast og/eller baggrundsplade bortfalde.

   Et armsignal har kun betydning for et mod signalet kørende tog, såfremt armen (armene) set fra toget viser sig *til højre* for masten.

   Armsignaler suppleres i mørke og i usigtbart vejr med *signallys,* der dog selvstændigt gælder som signaler.

(fortsættes på side 10 a)

Til »mastesignaler«

Når flere mastesignaler er opstillet således, at de danner et *signalbillede,* d v s at de kun kan kendes fra hinanden ved deres plads i dette, er rækkefølgen fra højre mod venstre den samme for signalerne som for de spor, hvortil de hører. Alle til signalbilledet hørende *signallys* vises samtidigt.

Hvor det er påkrævet at tilkendegive, hvilket spor eller hvilken banelinie signalet gælder for, er dette angivet med sort arabertal henholdsvis bogstav på en på signalmasten anbragt cirkulær, hvid plade med rød kant.

Til »hovedsignaler«

1. Hovedsignaler anvendes som følger:

Anvendelse	*Kendingsbogstaver*
Indkørselssignaler	I
Udkørselssignaler	U
Stationsbloksignaler for indkørsel	SI
Stationsbloksignaler for udkørsel	SU
Automatiske mellembloksignaler	AM
Andre mellembloksignaler	M
Dækningssignaler på fri bane, f eks for sidespor, sporskæringer, bevægelige broer og lignende farepunkter	DS

Samtlige stationsbloksignaler, mellembloksignaler og dækningssignaler på fri bane er såvel på mastens forside som på dens bagside forsynet med et firkantet, hvidt skilt med sorte kendingsbogstaver som ovenfor anført. Indkørselssignaler og udkørselssignaler kan på mastens forside være forsynet med tilsvarende skilte. Et hovedsignal, der samtidigt er dækningssignal på fri bane og mellembloksignal, forsynes med skilte svarende til begge anvendelser.

(fortsættes på side 10 b)

(fortsat fra side 8)

2. I hovedsignaler anvendes signallysene således:

Signalbegreb	*Betydning*
Daglyssignaler:	
ét rødt, fast lys *eller* ét brandgult, fast lys lodret over ét rødt, fast lys	stop
ét rødt blinklys	stop og ryk frem
ét grønt, fast lys	kør
ét brandgult, fast lys lodret eller skråt over ét grønt, fast lys	kør (med begrænset hastighed, højst 60 km/t)
ét grønt blinklys	kør igennem
to grønne, faste lys lodret eller skråt over hinanden	kør igennem
Armsignaler:	
ét rødt, fast lys *eller* ét rødt, fast lys lodret over ét brandgult, fast lys	stop
ét grønt, fast lys *eller* ét grønt, fast lys lodret over ét brandgult, fast lys	kør
to grønne, faste lys lodret over hinanden	kør igennem

(fortsættes på side 10 c)

(fortsat fra side 9)

2. Et hovedsignal står i reglen til højre for eller over det spor, det gælder for, og har normalt kun signalarme og signallys gældende for én køreretning.

To for modsatte køreretninger gældende, énarmede hovedsignaler på fri bane (mellembloksignaler eller dækningssignaler) kan dog have fælles mast. Ligeledes kan et udkørselssignal og et for samme togvejsspor, men modsat køreretning gældende togvejssignal for indkørsel have fælles mast.

Et hovedsignal gælder kun for det spor, hvortil det hører, og har derfor ingen betydning for tog, der på dobbeltsporet bane kører ad venstre spor. Sådanne tog kan uden videre passere eventuelle mellembloksignaler for højre spor, *medmindre* signalerne tillige er dækningssignaler.

På strækninger, der ikke er udstyret med venstresporsignaler, må kørsel ad venstre spor ind på en station, ud af en station eller forbi sidespor, sporskæringer, bevægelige broer og lignende farepunkter, der er dækket af hovedsignaler, uanset hvad signalerne for højre spor viser, kun finde sted ved indrangering, udrangering, henholdsvis forbirangering. For dækningssignaler på fri bane kan der dog gennem en tidligere togfølgestation gives skriftlig forbikørselstilladelse på formular S 101, jf bilag 6, *såfremt* der ikke findes noget farepunkt i venstre spor, eller *såfremt* der haves vished for, at farepunktet kan passeres.

Om kørsel ad venstre spor på strækninger med venstresporsignaler, se afsnit III B.

3. Hovedsignalernes normalstilling er »*stop*«.*)

4. Natsignaler og daglyssignaler for en køreretning skal være tændt fra 15 min før, et kommende tog kan ventes, til 10 min efter togets forbikørsel.**)

(fortsættes på side 11)

*) På strækninger med automatisk linieblok kan hovedsignalernes normalstilling dog være »*kør*« henholdsvis »*kør igennem*«.

**) På strækninger (strækningsafsnit) med automatisk linieblok, hvor alle mellembloksignaler er daglyssignaler, kan mellembloksignalerne være indrettet således, at signalbegreberne »*kør*« og »*kør igennem*« normalt er slukket, men tændes automatisk, når tog nærmer sig.

(fortsat fra side 10 a)

3. For de i bilag 8 anførte strækninger gælder endvidere følgende særlige bestemmelser:

a. Hovedsignaler, der efterfølges af et fremskudt signal, er forsynet med fast mærke »*fremskudt signal følger*« (signal nr 113).

b. Hovedsignaler *uden* ovennævnte mærke efterfølges *ikke* af et fremskudt signal, men giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling.

c. Afstanden fra et hovedsignal *uden* ovennævnte mærke til det efterfølgende hovedsignal er som følger:

1. S-baner:
300–5000 m.
2. Andre baner:
1000–3000 m på fri bane,
600–2000 m på stationsområder.

d. Signalerne »*kør*« og »*kør igennem*« har følgende betydning ud over den under signalerne nr 2 og 3 anførte:

»*Kør*« fra et hovedsignal *uden* ovennævnte mærke tilkendegiver, at det efterfølgende hovedsignal må påregnes at vise »*stop*«.

»*Kør*« fra et hovedsignal *med* ovennævnte mærke tilkendegiver, at toget ikke vil møde et hovedsignal, der viser »*stop*«, uden forud at være averteret herom gennem et fremskudt signal.

»*Kør igennem*« tilkendegiver, at toget ikke vil møde et hovedsignal, der viser »*stop*«, uden forud at være averteret herom *e n t e n* gennem signal »*kør*« fra et hovedsignal *uden* ovennævnte mærke *e l l e r* gennem et fremskudt signal.

(fortsat fra side 10 b)

5. Hvor et hovedsignals lys vises bagud, sker dette ved brandgult lys, når der vises rødt eller brandgult lys fremad, og ved hvidt stjernelys, når der vises grønt lys fremad.

6. Er en lokomotivfører underrettet om, at et hovedsignal er utjenstdygtigt på en sådan måde, at det ikke kan vise »*stop*«, må han kun køre forbi signalet efter skriftlig tilladelse eller ved forbirangering; ved indkørselssignaler anvendes dog altid indrangering.

Er en lokomotivfører underrettet om, at lyset i et hovedsignal er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, skal kørslen afpasses således, at toget i alle tilfælde kan standse foran signalet, medmindre lokomotivføreren forud har fået skriftlig tilladelse til at passere dette.

7. Hvor to eller flere banelinier indføres i samme ende af en station, er der opstillet et indkørselssignal for hver banelinie.

8. Hvor en banelinie forgrenes i to eller flere linier med hver sin gennemkørselstogvej, er der opstillet et indkørselssignal med forgreningsangivelse.

Indtil videre kan der dog i stedet være opstillet et indkørselssignal for hver gennemkørselstogvej.

Indkørselssignaler med forgreningsangivelse kan i særlige tilfælde også anvendes på stationer, hvor det er ønskeligt at tilkendegive, om togvejen er indstillet til det lige (mindst krumme) spor eller til afvigende spor.

9. Et stationsbloksignal for indkørsel kan gælde for ét eller flere togvejsspor.

Gælder signalet for flere togvejsspor, er det opstillet foran og til højre for pågældende togvejsforgrening og forsynet med hastighedsviser.

10. Et stationsbloksignal for udkørsel gælder kun for eet togvejsspor.

    Kan der fra pågældende togvejsspor køres ud til mere end een banelinie, er signalet forsynet med bogstavviser, der angiver, hvilken banelinie togvejen er indstillet til.

11. På stationer med udkørselssignal, hvorfra der i en given retning kun udgår *een banelinie,* anvendes en af nedennævnte signalordninger:
    a. Der opstilles et udkørselssignal for hvert togvejsspor.
    b. Der opstilles et fælles udkørselssignal, som for hvert togvejsspor er suppleret med et stationsbloksignal for udkørsel, et togvejssignal for udkørsel eller et perronudkørselssignal.

12. På stationer med udkørselssignal, hvorfra der i en given retning udgår *to eller flere banelinier,* anvendes en af nedennævnte signalordninger:
    a. Der opstilles et udkørselssignal for hvert togvejsspor.

       Kan der fra et togvejsspor køres ud til mere end een banelinie, er signalet forsynet med bogstavviser, der angiver, hvilken banelinie togvejen er indstillet til.
    b. Der opstilles for hver banelinie et udkørselssignal bag pågældende baneforgrening.

       Kan der køres ud til samme banelinie fra flere togvejsspor, er der desuden for hvert af disse togvejsspor opstillet et stationsbloksignal for udkørsel, et togvejssignal for udkørsel eller et perronudkørselssignal. Kan der fra et af de omhandlede togvejsspor køres ud til mere end een banelinie, er pågældende stationsbloksignal for udkørsel, togvejssignal for udkørsel eller perronudkørselssignal forsynet med bogstavviser, der angiver, hvilken banelinie togvejen er indstillet til.

Nr. 1 a. »Stop«.
Armsignal.

Dagsignal.

Armen *vandret.*

Natsignal.

Eet rødt, fast lys.

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane.

Til »stop« (alle former).

»*Stop*« (signal nr. 1) tilkendegiver, at toget skal standse foran signalet. Er der foran signalet anbragt et »*standsningsmærke*« (signal nr. 114) eller en signaltelefon, skal toget senest være bragt til standsning, når dets førerplads er ud for mærket, henholdsvis signaltelefonen.

Viderekørsel forbi et hovedsignal, der viser »*stop*«, må kun finde sted således:

Indkørselssignaler og stationsbloksignaler for indkørsel.

Ved *indrangering.*
Ved *telefonisk indkørselstilladelse* fra stationen til lokomotivføreren gennem den ved indkørselssignalet eller den ved stationsbloksignalet for indkørsel anbragte telefon.
Ved at der vises »*stop og ryk frem*« (signal nr. 4 a).

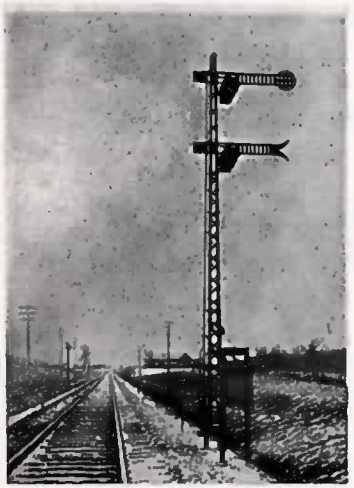
En telefonisk indkørselstilladelse gælder *enten* helt frem til det normale standsningssted for planmæssigt standsende tog *eller* til standsningsstedet for en i tilladelsen nærmere angivet, afkortet togvej. Kun de i tilladelsen udtrykkeligt nævnte signaler må passeres i urigtig stilling.

Et planmæssigt gennemkørende tog, der modtager telefonisk indkørselstilladelse, skal standse på stationen.

Et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron ved et indkørselssignal, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

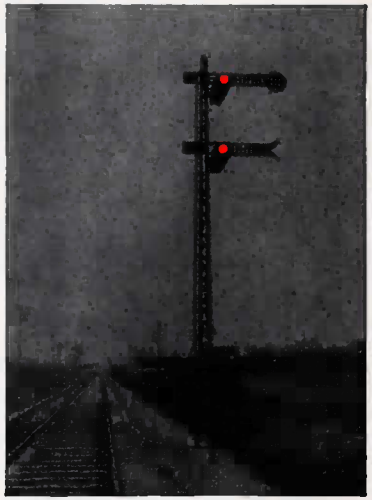
Nr. 1 b. »Stop«.
Armsignal.

Dagsignal.



Begge arme *vandret.*

Natsignal.



Ét *rødt, fast lys* lodret over ét *brandgult, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal.

Stationsbloksignaler for udkørsel og udkørselssignaler

Ved *udrangering.*
Ved *skriftlig udkørselstilladelse* på form nr S 102, jf bilag 7.
Ved *telefonisk udkørselstilladelse* fra stationen til lokomotivføreren gennem den ved perronudkørselssignalet, stationsbloksignalet for udkørsel eller udkørselssignalet anbragte telefon.

Skriftlig og telefonisk udkørselstilladelse gælder helt ud af stationen. Kun de i tilladelsen udtrykkeligt nævnte signaler må passeres i urigtig stilling.

Mellembloksignaler og dækningssignaler på fri bane

Ved *forbirangering.*
Ved *skriftlig forbikørselstilladelse* på form nr S 101, jf bilag 6.
Ved *telefonisk forbikørselstilladelse* til lokomotivføreren gennem den ved signalet anbragte telefon. Tilladelsen må kun gives af den på opslag ved telefonen anførte togfølgestation.

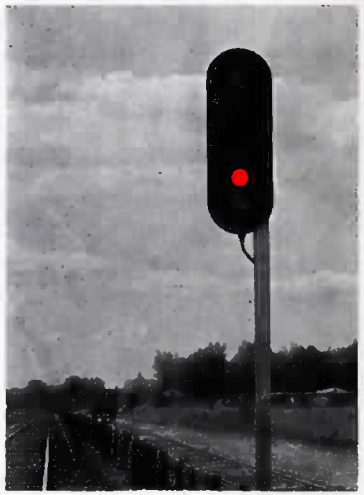
Et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

Nr 1 c. »Stop«
Daglyssignal

Ét *rødt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane.

Nr 1 d. »Stop«
Daglyssignal

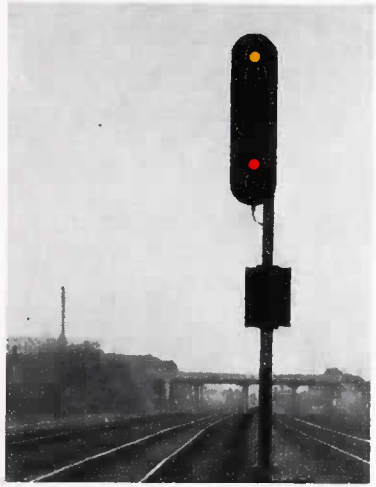


Ét *rødt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane,
såfremt signalet tillige er mellembloksignal.

Nr 1 e. »Stop«

Daglyssignal

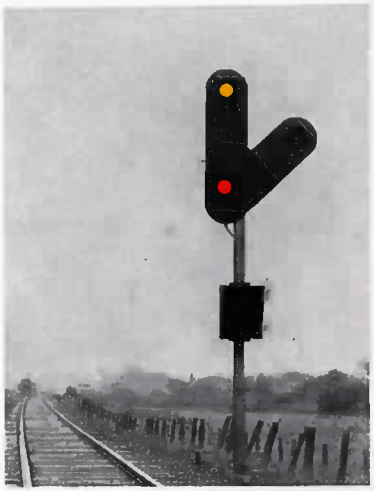


Ét *brandgult, fast lys* lodret over ét *rødt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for indkørsel.

Nr 1 f. »Stop«

Daglyssignal med forgreningsangivelse



Ét *brandgult, fast lys* lodret over ét *rødt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal.

Baggrundspladen kan have forgrening til den anden side eller til begge sider.

Nr. 2 a. »Kør«.
Armsignal.

Dagsignal.

Armen *skråt opad.*

Natsignal.

Eet *grønt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane.

Til »kør«

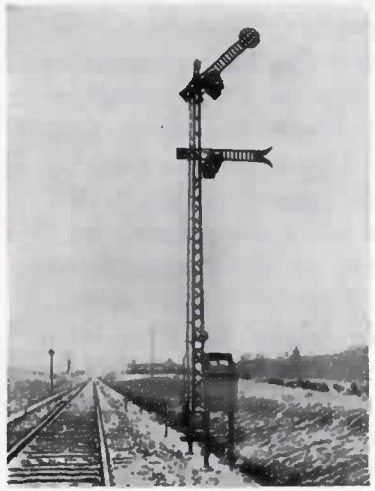
Indkørselssignaler

1. Signal »*kør*« (signal nr 2) tilkendegiver:
   på stationer *uden* stationsbloksignal for indkørsel, at der er frit til standsningsstedet for tog ad pågældende togvej,
   på stationer *med* stationsbloksignal for indkørsel, at der er frit til dette signal.
   Viser hastighedsviseren på indkørselssignalet »*høj hastighed*« (signal nr 17 a), tilkendegiver dette – foruden den tilladte hastighed indtil stationsbloksignalet for indkørsel – at stationsbloksignalet viser »*kør*«, samt at hastighedsviseren på dette signal viser »*høj hastighed*«.
   Viser hastighedsviseren på indkørselssignalet »*middelstor hastighed*« (signal nr 17b), »*lav hastighed*« (signal nr 17 c) eller »*frit til stationsbloksignalet for indkørsel*« (signal nr 17 e) tilkendegiver dette – foruden den tilladte hastighed indtil stationsbloksignalet for indkørsel – at stationsbloksignalet må påregnes at vise
   enten »*stop*« (signal nr 1),
   eller »*kør*« med begrænset hastighed (signal nr 2 g).
2. Signal nr 2 g, 2 h og 2 j tilkendegiver endvidere, at hastigheden ad togvejen fra indkørselssignalet til det normale standsningssted er begrænset og højst er 60 km/t.
   Er indkørselssignalet ikke forsynet med hastighedsviser, må hastigheden i øvrigt ikke overstige den, der er angivet på det på signalmasten anbragte faste mærke (signal nr 117).
   Hvis indkørselssignalet er forsynet med hastighedsviser, viser denne »*middelstor hastighed*«, »*lav hastighed*« eller »*afkortet togvej*« (signal nr 17 d).
3. Signal nr 2 j tilkendegiver – udover det foran anførte – at togvejen er indstillet til afvigende spor. Det øverste signallys er anbragt skråt over det nederste til den side, hvortil afvigelsen sker.

Nr 2 b. »Kør«

Armsignal

Dagsignal



Øverste arm *skråt opad*, nederste arm *vandret*.

Natsignal

Ét *grønt, fast lys* lodret over ét *brandgult, fast lys*.

Denne type anvendes som: *indkørselssignal*.

4. For *planmæssigt gennemkørende tog* tilkendegiver signal »*kør*« tillige,
   at toget skal standses (»*stor signalgivning*«).

   Signal »*kør*« vil dog også kunne have den betydning,
   at toget skal have overrakt en meddelelse, der ikke kræver, at toget standses (»*lille signalgivning*«), eller
   at de nødvendige signaler for togets viderekørsel stilles, efterhånden som betingelserne herfor opfyldes (»*gradvis gennemkørsel*«), eller
   at håndsignal »*kør igennem*« (signal nr 84) vises.

   Viderekørsel uden standsning forbi det normale standsningssted må kun finde sted i følgende tilfælde:

   Stationer med gyldigt udkørselssignal

   Den for togets viderekørsel forbi det normale standsningssted nødvendige signalgivning skal kunne iagttages, eller der skal være modtaget skriftlig udkørselstilladelse. Har der været vist håndsignal »*underretning følger*« (signal nr 81) mod toget, skal lokomotivføreren tillige have modtaget meddelelsen.

   Stationer uden udkørselssignal samt stationer med ugyldiggjort udkørselssignal

   Der skal være vist håndsignal »*kør igennem*« (signal nr 84) mod toget, eller der skal være vist håndsignal »*underretning følger*«, og lokomotivføreren skal da have modtaget meddelelsen.

   På de i bilag 9 nævnte stationer giver signal »*kør*« fra indkørselssignalet dog tilladelse til kørsel til næste hovedsignal.

Nr 2 c. »Kør«

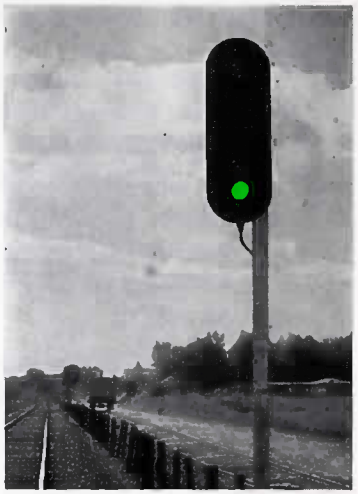
Daglyssignal

Ét *grønt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane.

Nr 2 d. »Kør«

Daglyssignal



Ét *grønt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane,
såfremt signalet tillige er mellembloksignal.

Såfremt toget standser, må kørslen ikke genoptages, før den for togets viderekørsel eventuelt nødvendige signalgivning er foretaget, den eventuelle meddelelse er modtaget, og afgangssignal er givet.

Afgangssignalet bortfalder dog, hvis toget er standset:

a) imellem indkørselssignalet og stationsbloksignalet for indkørsel, eller
b) imellem stationsbloksignalet for udkørsel, henholdsvis perronudkørselssignalet, og udkørselssignalet, eller
c) i et gennemkørselsspor på en af de i bilag 10 nævnte stationer.

Skyldes standsningen, at lokomotivføreren ikke har fået overrakt nogen meddelelse, efter at der har været vist håndsignal »*underretning følger*« (signal nr 81) mod toget, må kørslen i det under b) nævnte tilfælde dog ikke genoptages, forinden meddelelsen er modtaget, og der er modtaget afgangssignal.

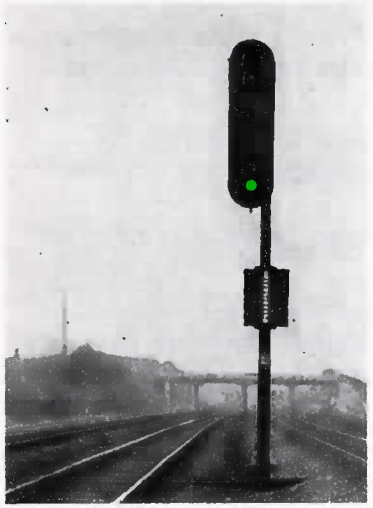
5. Et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron ved et indkørselssignal, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

Stationsbloksignaler for indkørsel

1. Signal nr 2 e og 2 g tilkendegiver, at der er frit til standsningsstedet for tog ad pågældende togvej.
2. Signal nr 2 g tilkendegiver endvidere, at hastigheden ad togvejen er begrænset, idet hastighedsviseren viser »*middelstor hastighed*« (signal nr 17 b), »*lav hastighed*« (signal nr 17 c) eller »*afkortet togvej*« (signal nr 17 d).
3. Vises »*kør*« mod et planmæssigt gennemkørende tog, skal lokomotivføreren forholde sig som anført under »Indkørselssignaler«, punkt 4.

Nr 2 e. »Kør«

Daglyssignal



Ét *grønt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for indkørsel

Nr 2 f. »Kør«

Daglyssignal med forgreningsangivelse

Ét *grønt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal.

Baggrundspladen kan have forgrening til den anden side eller til begge sider.

Stationsbloksignaler for udkørsel

Signal nr 2 a, 2 c og 2 d tilkendegiver, at der er frit til næste hovedsignal, henholdsvis til venstrespor-udkørselssignalet.

Er det fra lokomotivet for et tog, som skal afgå, ikke muligt at se stationsbloksignalet for udkørsel, skal toget, *selv om udkørselssignalet, henholdsvis venstrespor-udkørselssignalet, kan ses,*

enten *rangeres ud,*

eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7,

medmindre et for toget gældende perronudkørselssignal kan ses.

Udkørselssignaler

1. Signal nr 2 a, 2 c og 2 d tilkendegiver, at der er frit til næste hovedsignal.
   På elektrificerede strækninger tilkendegiver signal nr 2 c desuden – når det pågældende hovedsignal ikke er forsynet med fast mærke *»fremskudt signal følger«* (signal nr 113) – at hastigheden i blokafsnittet efter signalet ikke må overstige 75 km/t.
2. På de i bilag 8 anførte strækninger tilkendegiver signal *»kør«* endvidere – når signalet ikke er forsynet med fast mærke *»fremskudt signal følger«* (signal nr 113) – at det efterfølgende signal, såfremt det er et indkørselssignal, viser
   enten *»stop«* (signal nr 1),
   eller *»kør«* med begrænset hastighed (signal nr 2 g, 2 h eller 2 j),
   eller *»kør igennem«* (signal nr 3) i forbindelse med *»middelstor hastighed«* (signal nr 17 b) eller *»lav hastighed«* (signal nr 17 c) fra hastighedsviseren.
3. Skal et tog afgå fra et spor eller et sporstykke, der er forsynet med stationsbloksignal for udkørsel, togvejssignal for udkørsel eller perronudkørselssignal, og kan intet sådant for sporet (sporstykket) gæl-

Nr 2 g. »Kør«
Daglyssignal

Ét *brandgult, fast lys*
lodret over
ét *grønt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for indkørsel.

dende signal ses fra lokomotivet, skal toget, *selv om udkørselssignalet kan ses,*

enten *rangeres ud,*

eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Kan udkørselssignalet ikke ses, og er pågældende togvejsspor hverken forsynet med stationsbloksignal for udkørsel, togvejssignal for udkørsel eller perronudkørselssignal, skal toget

enten *rangeres frem, indtil udkørselssignalet kan ses,*

eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Mellembloksignaler

1. Signal nr 2 a, 2 c og 2 d tilkendegiver, at der er frit til næste hovedsignal.
   På elektrificerede strækninger tilkendegiver signal nr 2 c desuden – når det pågældende hovedsignal ikke er forsynet med fast mærke *»fremskudt signal følger«* (signal nr 113) – at hastigheden i blokafsnittet efter signalet ikke må overstige 75 km/t.
2. På de i bilag 8 anførte strækninger tilkendegiver signal *»kør«* endvidere – når signalet ikke er forsynet med fast mærke *»fremskudt signal følger«* (signal nr 113) – at det efterfølgende signal, såfremt det er et indkørselssignal, viser
   enten *»stop«* (signal nr 1),
   eller *»kør«* med begrænset hastighed (signal nr 2 g, 2 h eller 2 j),
   eller *»kør igennem«* (signal nr 3) i forbindelse med *»middelstor hastighed«* (signal nr 17 b) eller *»lav hastighed«* (signal nr 17 c) fra hastighedsviseren.
3. Et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

Dækningssignaler på fri bane

Signal nr 2 a, 2 c og 2 d tilkendegiver, at der er frit forbi det af signalet dækkede farepunkt.

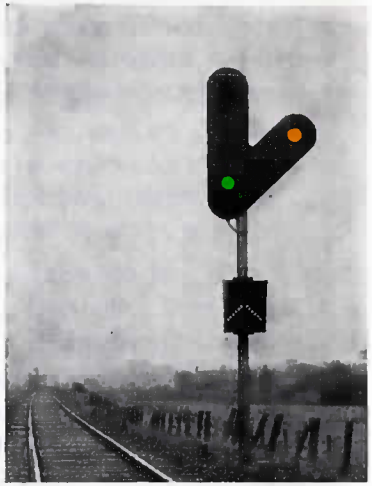
Nr 2 h. »Kør«

Daglyssignal med forgreningsangivelse

Ét *brandgult, fast lys* lodret over ét *grønt, fast lys.*

Nr 2 j. »Kør«

Daglyssignal med forgreningsangivelse



Ét *brandgult, fast lys* skråt over ét *grønt, fast lys.*

Signalet vises i forbindelse med signal *»middelstor hastighed«* (signal nr 17 b), *»lav hastighed«* (signal nr 17 c) eller *»afkortet togvej«* (signal nr 17 d) fra hastighedsviseren.

Disse typer anvendes som:
indkørselssignal.

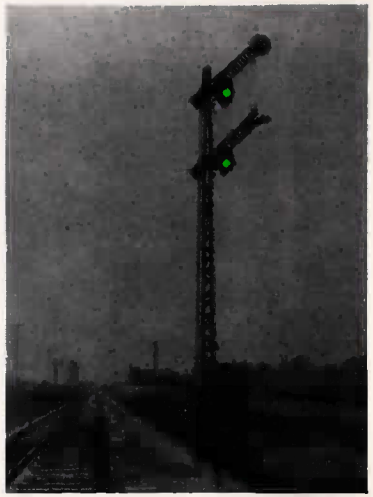
Baggrundspladen kan have forgrening til den anden side eller til begge sider.

Nr. 3 a. »Kør igennem«.
Armsignal.

Dagsignal.

Begge arme *skråt opad.*

Natsignal.



To *grønne, faste lys* lodret over hinanden.

Denne type anvendes som:
indkørselssignal.

Til »kør igennem«

Indkørselssignaler

1. Signal nr 3 a, 3 c, 3 d, 3 e og 3 f tilkendegiver:
   på stationer med *gyldigt* udkørselssignal,
   at der er frit gennem stationen, samt at eventuelle stationsbloksignaler og perronudkørselssignaler viser »*kør igennem*« (signal nr 3, henholdsvis nr 22), og at udkørselssignalet viser »*kør*« (signal nr 2) eller »*kør igennem*« (signal nr 3),
   på de i *bilag 9* anførte stationer uden udkørselssignal,
   at der er frit gennem stationen, og at næste hovedsignal viser »*kør*« eller »*kør igennem*«,
   på øvrige stationer *uden* udkørselssignal samt på stationer med *ugyldiggjort* udkørselssignal,
   at der er frit gennem stationen.

2. Signal nr 3 e tilkendegiver endvidere, at togvejen er indstillet til det lige (mindst krumme) gennemkørselsspor.

3. Signal nr 3 f tilkendegiver endvidere, at togvejen er indstillet til afvigende gennemkørselsspor. Det øverste signallys er anbragt skråt over det nederste til den side, hvortil afvigelsen sker.

4. Vises signal »*kør igennem*« mod et tog, der skal standse på stationen, må toget køre ind på denne, men det skal standse ved det normale standsningssted og må ikke afgå, før der er givet afgangssignal.

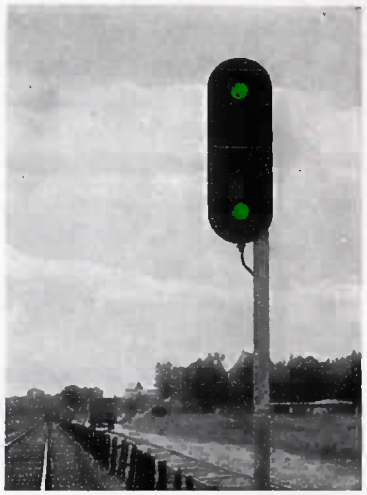
5. Et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron ved et indkørselssignal, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

Nr 3 b. »Kør igennem«
Daglyssignal

Ét *grønt blinklys.*

Denne type anvendes som:
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane,
såfremt signalet tillige er mellembloksignal.

Nr 3 c. »Kør igennem«
Daglyssignal



To *grønne, faste lys* lodret over hinanden.

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane,
såfremt signalet tillige er mellembloksignal.

Stationsbloksignaler for indkørsel

Signal nr 3 d tilkendegiver, at der er frit gennem stationen, samt at eventuelle stationsbloksignaler for udkørsel og eventuelle perronudkørselssignaler viser »*kør igennem*« (signal nr 3, henholdsvis nr 22), og at udkørselssignalet viser »*kør*« (signal nr 2) eller »*kør igennem*« (signal nr 3).

Stationsbloksignaler for udkørsel

Signal nr 3 b og 3 c tilkendegiver, at der er frit til udkørselssignalet, og at dette viser »*kør*« eller »*kør igennem*«.

Er det fra lokomotivet for et tog, som skal afgå, ikke muligt at se stationsbloksignalet for udkørsel, skal toget, *selv om udkørselssignalet kan ses,*

enten *rangeres ud,*
eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7,

medmindre et for toget gældende perronudkørselssignal kan ses.

Udkørselssignaler

1. Signal nr 3 b og 3 c tilkendegiver, at der er frit til næste hovedsignal, og at dette viser »*kør*« eller »*kør igennem*«, for indkørselssignalers vedkommende i forbindelse med »*høj hastighed*« (signal nr 17 a) eller »*frit til stationsbloksignalet for indkørsel*« (signal nr 17 c) fra hastighedsviseren.
2. Skal et tog afgå fra et spor eller et sporstykke, der er forsynet med stationsbloksignal for udkørsel, togvejssignal for udkørsel eller perronudkørselssignal, og kan intet sådant for sporet (sporstykket) gældende signal ses fra lokomotivet, skal toget, *selv om udkørselssignalet kan ses,*

   enten *rangeres ud,*
   eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Nr 3 d. »Kør igennem«
Daglyssignal

To *grønne, faste lys* lodret over hinanden.

Denne type anvendes som:
indkørselssignal
stationsbloksignal for indkørsel.

Kan udkørselssignalet ikke ses, og er pågældende togvejsspor hverken forsynet med stationsbloksignal for udkørsel, togvejssignal for udkørsel eller perronudkørselssignal, skal toget

enten *rangeres frem, indtil udkørselssignalet kan ses,*

eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Mellembloksignaler

1. Signal nr 3 b og 3 c tilkendegiver, at der er frit til næste hovedsignal, og at dette viser *»kør«* (signal nr 2) eller *»kør igennem«* (signal nr 3), for indkørselssignalers vedkommende i forbindelse med *»høj hastighed«* (signal nr 17 a) eller *»frit til stationsbloksignalet for indkørsel«* (signal nr 17 e) fra hastighedsviseren.

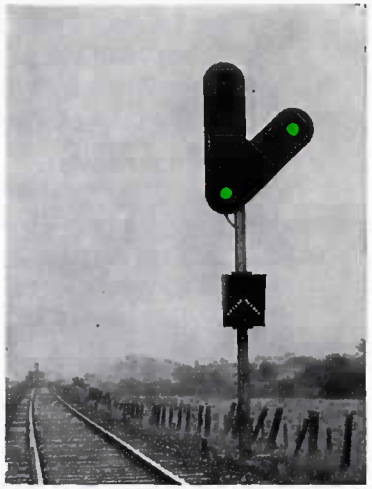
   Er det efterfølgende hovedsignal et indkørselssignal forsynet med *»kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed«* (signal nr 116), vil indkørselssignalet dog eventuelt vise *»kør«* i forbindelse med *»lav hastighed* (signal nr 17 c) fra hastighedsviseren, men så snart de til den automatisk sikrede overkørsel hørende bomme er helt nedlukkede, skifter signalgivningen fra indkørselssignalet til *»kør«* eller *»kør igennem«* i forbindelse med *»høj hastighed«* fra hastighedsviseren.

2. Et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

Nr 3 e. »Kør igennem«
Daglyssignal med
forgreningsangivelse

To *grønne, faste lys*
lodret over hinanden.

Nr 3 f. »Kør igennem«
Daglyssignal med
forgreningsangivelse

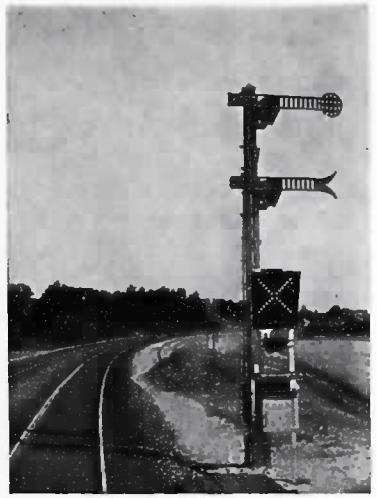


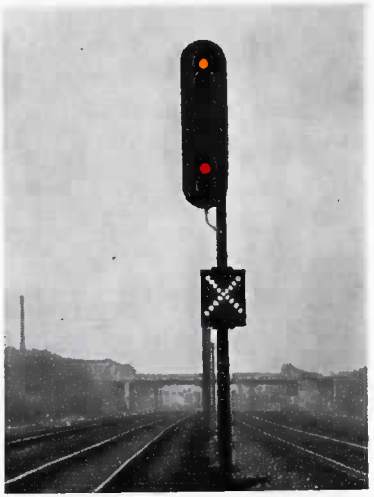
To *grønne, faste lys*
skråt over hinanden.

Disse typer anvendes som:
indkørselssignal.

Baggrundspladen kan have forgrening
til den anden side eller til begge sider.

Nr 4 a. »Stop og ryk frem«





Signal »*stop*« fra hovedsignalet i forbindelse med *hvidt, lysende kryds* fra den på eller ved hovedsignalet anbragte hastighedsviser.

Denne kombination anvendes ved:
indkørselssignaler
stationsbloksignaler for indkørsel.

Til »stop og ryk frem« (signal nr 4 a)

Signal »*stop og ryk frem*« (signal nr 4 a) tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet må køre forsigtigt ind på stationen til standsningsstedet for tog ad pågældende togvej, og at lokomotivføreren skal være forberedt på at befare en anden togvej, end den toget normalt skal benytte.

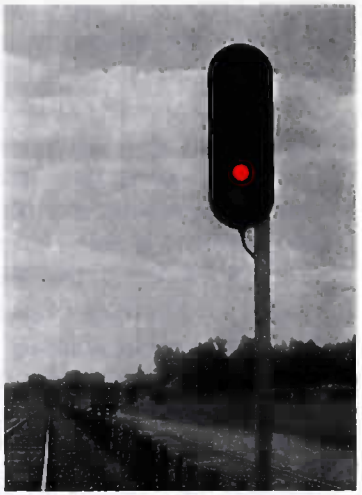
Signalet giver ikke garanti for, at togvejen er fri. Lokomotivføreren skal derfor under togets kørsel ind på stationen afpasse hastigheden efter synligheds- og bremseforholdene, idet han skal være forberedt på at møde en hindring. Hastigheden må ikke overstige 30 km/t. Varslingsanlæg samt anlæg for automatisk sikrede overkørsler kan ikke påregnes at virke.

Et togvejssignal for indkørsel må passeres uanset dets stilling.

Vises signal nr 4 a mod et planmæssigt gennemkørende tog, skal toget endvidere standse på stationen.

Et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron ved et indkørselssignal, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

Nr 4 b. »Stop og ryk frem«
Daglyssignaler



Ét *rødt blinklys.*

Disse typer anvendes som:
stationsbloksignal for udkørsel
udkørselssignal
mellembloksignal
dækningssignal på fri bane,
såfremt signalet tillige
er mellembloksignal.

Til »stop og ryk frem« (signal nr 4 b)

Signal »*stop og ryk frem*« (signal nr 4 b) tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet må køre videre til næste hovedsignal.

Under togets kørsel i det efterfølgende blokafsnit må hastigheden ikke overstige 60 km/t. Varslingsanlæg samt anlæg for automatisk sikrede overkørsler kan ikke påregnes at virke.

Et personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron, må ikke genoptage kørslen uden togførerens mellemkomst.

B. Fremskudte signaler

Et fremskudt signal er en signalmast, hvorpå der

ved armsignaler er anbragt en arm, der ender svalehaleformet,

ved daglyssignaler er anbragt en forneden afrundet og foroven lige afskåret plade som baggrund for lanterner. Under særlige forhold kan mast og/eller baggrundsplade bortfalde.

Et armsignal har kun betydning for et mod signalet kørende tog, såfremt armen set fra toget viser sig *til højre* for masten.

Armsignaler suppleres i mørke og usigtbart vejr med *signallys*, der dog selvstændigt gælder som signaler.

Til »fremskudte signaler«

1. Et fremskudt signal giver oplysning om et hovedsignals stilling og kan derfor kun anvendes i forbindelse med et hovedsignal. Fremskudte signaler benyttes ikke i forbindelse med stationsbloksignaler og udkørselssignaler.

2. Et fremskudt signal står til højre for eller over det spor, det gælder for. Det står *enten 400 m eller 800 m foran hovedsignalet,* jf TIB.

3. Natsignaler og daglyssignaler for en køreretning skal, såfremt anlægget er indrettet til fjerntænding, være tændt fra 15 min., før et kommende tog kan ventes, til 10 min. efter togets forbikørsel.

   Er anlægget ikke indrettet til fjerntænding, holdes signalerne tændt hele døgnet.

4. Fremskudte signalers lys vises ikke bagud.

5. Er en lokomotivfører underrettet om, at lyset i et fremskudt signal er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, eller at signalet er utjenstdygtigt, således at det ikke kan vise *»kør forsigtigt«* (signal nr 5), skal kørslen afpasses således, at toget i alle tilfælde kan standse foran hovedsignalet, hvis dette viser *»stop«* (signal nr 1).

6. Bemærker en lokomotivfører, at lyset i et fremskudt signal for pågældende køreretning er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, skal han afgive underretning herom gennem togets første holdestation.

7. Fremgår det af et fremskudt signal foran en station med forgrenede gennemkørselstogveje, at togvejen er indstillet til en anden banelinie end den, toget skal benytte, skal der forholdes, som om indkørselssignalet viste *»s t o p«*.

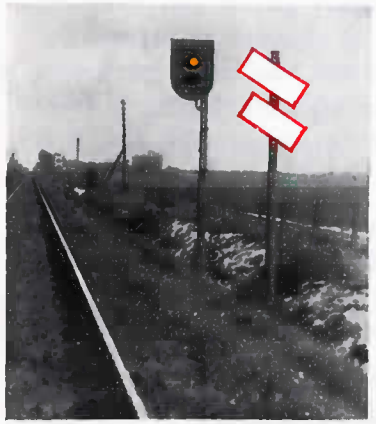
Nr 5 a. »Kør forsigtigt«
Armsignal)*

Dagsignal **Natsignal**

Armen *vandret.*

Ét *brandgult blinklys.*

Nr 5 b. »Kør forsigtigt«
*Daglyssignaler**)*



Ét brandgult blinklys.

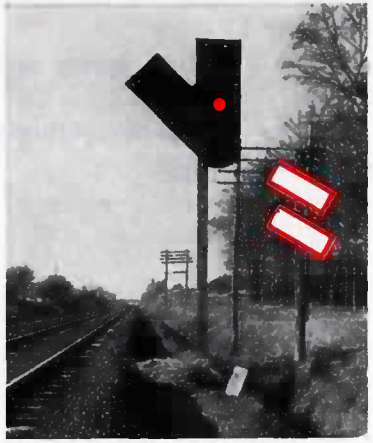
*) Denne signaltype opstilles altid 400 m foran hovedsignalet.
**) De afbildede signaler er opstillet 800 m foran hovedsignalet.

Til »kør forsigtigt«

Signal »*kør forsigtigt*« (signal nr 5) tilkendegiver, at det efterfølgende hovedsignal viser
– »*stop*« (signal nr 1) eller
– »*kør*« (signal nr 2) til en togvej med hastighed højst 60 km/t.

Signal nr 5 c vises kun foran stationer med forgrenede gennemkørselstogveje.

Nr 5 c. »Kør forsigtigt«
Daglyssignal med forgreningsangivelse)*



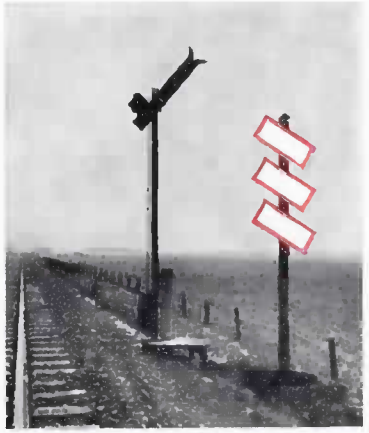
Ét *brandgult blinklys.*

Baggrundspladen kan have forgrening
til den anden side eller til begge sider.

*) Det afbildede signal er opstillet 800 m foran hovedsignalet.

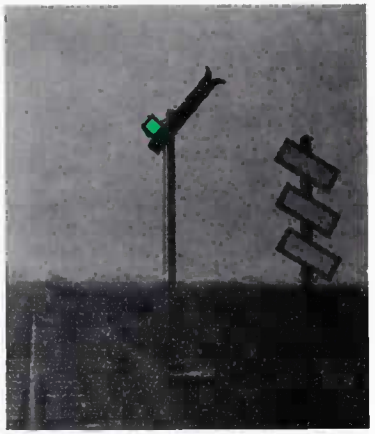
Nr 6 a. »Hovedsignalet viser »kør« eller »kør igennem««
Armsignal)*

Dagsignal



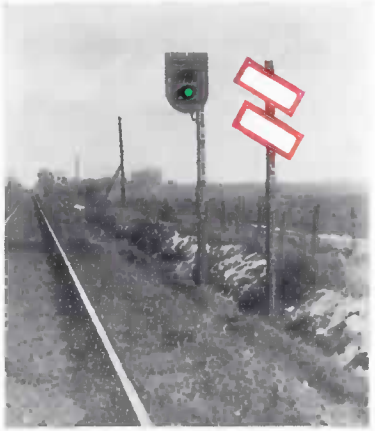
Armen *skrå t opad.*

Natsignal



Eet *grønt blinklys.*

Nr 6 b. »Hovedsignalet viser »kør« eller »kør igennem««
*Daglyssignal**)*



Eet *grønt blinklys.*

*) Denne signaltype opstilles altid 400 m foran hovedsignalet.
**) Det afbildede signal er opstillet 800 m foran hovedsignalet.

Til »hovedsignalet viser »kør« eller »kør igennem««,
»hovedsignalet viser »kør««, og
»hovedsignalet viser »kør igennem««

Signal »hovedsignalet viser »kør« eller »kør igennem«« (signal nr 6 a og 6 b), signal »hovedsignalet viser »kør«« (signal nr 7 a og 7 b) og signal »hovedsignalet viser »kør igennem«« (signal nr 8 a, 8 b og 8 c) tilkendegiver, at det efterfølgende hovedsignal viser

- »kør« (signal nr 2) til en togvej med hastighed mindst 75 km/t eller
- »kør igennem« (signal nr 3).

Signal nr 7 b, 8 b og 8 c vises kun foran stationer med forgrenede gennemkørselstogveje.

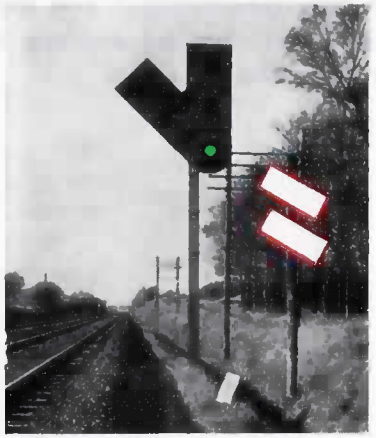
Signal nr 8 b tilkendegiver, at togvejen er indstillet til det lige (mindst krumme) gennemkørselsspor.

Signal nr 8 c tilkendegiver, at togvejen er indstillet til afvigende gennemkørselsspor. Det øverste signallys er anbragt skråt over det nederste til den side, hvortil afvigelsen sker.

Nr 7 a. »Hovedsignalet viser »kør««
Daglyssignal)*

Eet *grønt blinklys.*

Nr 7 b. »Hovedsignalet viser »kør««
Daglyssignal med forgreningsangivelse)*



Eet *grønt blinklys.*

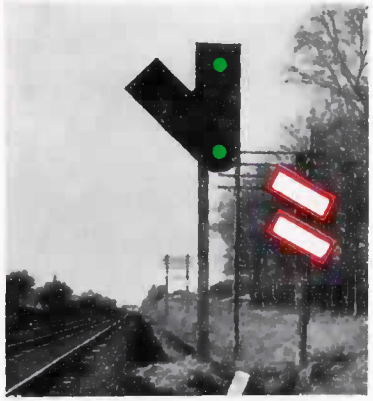
Baggrundspladen kan have forgrening til den anden side eller til begge sider.

*) Det afbildede signal er opstillet 800 m foran hovedsignalet.

Nr 8 a. »Hovedsignalet viser »kør igennem««
Daglyssignal)*

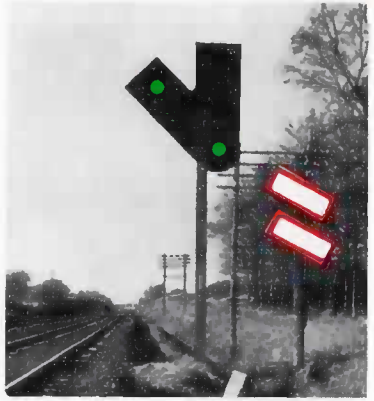
To grønne blinklys
lodret over hinanden.

Nr 8 b. »Hovedsignalet viser »kør igennem««.
Daglyssignal med forgreningsangivelse)*



To grønne blinklys
lodret over hinanden.

Nr 8 c. »Hovedsignalet viser »kør igennem««.
Daglyssignal med forgreningsangivelse)*



To grønne blinklys
skråt over hinanden.

Baggrundspladen kan have forgrening
til den anden side eller til begge sider.

*) Det afbildede signal er opstillet 800 m foran hovedsignalet.

C. Togvejssignaler

Et togvejssignal er en signalmast, hvorpå der

ved armsignaler er anbragt en arm, hvis yderste ende er afskåret lige,

ved daglyssignaler er anbragt en forneden og foroven lige afskåret plade som baggrund for lanterner. Under særlige forhold kan mast og/eller baggrundsplade bortfalde.

Et armsignal har kun betydning for et mod signalet kørende tog, såfremt armen set fra toget viser sig *til højre* for masten.

Armsignaler suppleres i mørke og usigtbart vejr med *signallys,* der dog selvstændigt gælder som signaler.

Til »togvejssignaler«

1. Togvejssignaler anvendes som
   togvejssignaler for indkørsel, henholdsvis
   togvejssignaler for udkørsel,
   og kun i forbindelse med indkørselssignaler og venstrespor-indkørselssignaler, henholdsvis udkørselssignaler og venstrespor-udkørselssignaler.
   Under indkørsel er togvejssignalerne for udkørsel uden betydning for planmæssigt standsende tog.

2. Et togvejssignal står som regel til højre for eller over det spor, det gælder for, og har normalt kun signalarme og signallys gældende for én køreretning.
   Et togvejssignal for indkørsel og et for samme spor, men modsat køreretning gældende togvejssignal for udkørsel eller udkørselssignal kan dog have fælles mast.

3. Togvejssignalernes normalstilling er *»togvejen ikke farbar for tog«.*

4. Natsignaler og daglyssignaler for samtlige til en køreretning hørende togvejssignaler skal være tændt under signalgivning for ind- eller gennemkørsel i pågældende køreretning. Under signalgivning for udkørsel skal på tilsvarende måde samtlige togvejssignaler for udkørsel være tændt. Samme regler gælder i forbindelse med enhver togbevægelse, for hvilken normal signalgivning ikke finder sted.

5. Hvor et togvejssignals lys vises bagud, sker dette ved brandgult lys, når der vises brandgult lys fremad, og ved blåt lys, når der vises grønt lys fremad.

6. Et togvejssignal for indkørsel kan gælde for ét eller flere togvejsspor.
   Gælder signalet for flere togvejsspor, er det opstillet foran og til højre for pågældende togvejsforgrening og forsynet med talviser, der angiver, hvilket spor togvejen er indstillet til.

Nr 9 a. »Togvejen ikke farbar for tog«
Armsignal)*

Dagsignal **Natsignal**

Armen *vandret.*

Brandgult lys.

Nr 9 b. »Togvejen ikke farbar for tog«
Daglyssignal)*

Brandgult lys.

*) Det afbildede signal er forsynet med den under »Til mastesignaler« omtalte kendingsplade med spornummer.

7. Et togvejssignal for udkørsel gælder kun for ét togvejsspor.

   Kan der fra pågældende togvejsspor køres ud til mere end én banelinie, er signalet forsynet med bogstavviser, der angiver, hvilken banelinie togvejen er indstillet til.

8. Er det fra lokomotivet for et tog, som skal afgå, ikke muligt at se togvejssignalet for udkørsel, skal toget, *selv om udkørselssignalet, henholdsvis venstrespor-udkørselssignalet, kan ses,*

   enten *rangeres ud,*

   eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7,

   medmindre et for toget gældende perronudkørselssignal kan ses.

Til »togvejen ikke farbar for tog« (alle former)

Signal »*togvejen ikke farbar for tog*« (signal nr 9) tilkendegiver:

ved togvejssignaler for *indkørsel,*

at et ind- eller gennemkørende tog skal bringes til standsning hurtigst muligt, og at viderekørsel kun må finde sted efter stationens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. Signalet må dog passeres uden standsning, såfremt dette er angivet i en telefonisk indkørselstilladelse, eller såfremt der har været vist »*slop og ryk frem*« (signal nr 4 a) fra indkørselssignalet.

ved togvejssignaler for *udkørsel,*

for gennemkørende tog,

at toget skal bringes til standsning hurtigst muligt, og at viderekørsel kun må finde sted efter stationens tilladelse i hvert enkelt tilfælde,

for tog, som skal afgå,

at udkørsel kun må finde sted således:

Ved *udrangering.*

Ved *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Nr 10 a. »Togvejen farbar for tog«
Armsignal)*

Dagsignal **Natsignal**

Armen *skrât opad.*

Grønt lys.

Nr 10 b. »Togvejen farbar for tog«
Daglyssignal)*

Grønt lys.

*) Det afbildede signal er forsynet med den under »Til mastesignaler« omtalte kendingsplade med spornummer.

Til »togvejen farbar for tog« (alle former)

Signal »*togvejen farbar for tog*« (signal nr 10) tilkendegiver:

ved togvejssignaler for *indkørsel*, hvilken indkørselstogvej der er farbar,

ved togvejssignaler for *udkørsel*, hvilken udkørselstogvej der er farbar. Signalet tilkendegiver endvidere, at udkørselssignalet viser »*kør*« (signal nr 2) eller »*kør igennem*« (signal nr 3), henholdsvis at venstrespor-udkørselssignalet viser »*kør*« (signal nr 304).

D. Mastesignaler for rangering

1. Almindelige rangersignaler

Et almindeligt rangersignal er en signalmast, hvorpå der er anbragt en kvadratisk, blå skive.

Almindelige rangersignaler suppleres i mørke og usigtbart vejr med *signallys*, der dog selvstændigt gælder som signaler.

Nr 11. »Rangering forbudt«

Dagsignal

Skivens *f l a d e.*

Natsignal

Blå t l y s.

Til D.

Mastesignaler for rangering gælder for rangering i et spor, i en sporgruppe eller forbi et bestemt punkt.

Til 1.

Natsignaler for almindelige rangersignaler holdes tændt under rangering og togbevægelser i den pågældende sporgruppe. Tænding af rangersignaler, der tjener til dækning af togveje, sker senest samtidig med signalgivningen for det pågældende tog og slukning tidligst ved signalgivningens ophør.

Til »rangering forbudt«.

Signal »*r a n g e r i n g f o r b u d t*« (signal nr. 11) tilkendegiver, at rangering er forbudt i et ved lokal instruks fastsat omfang.

Nr. 12. »Rangering tilladt«.

Dagsignal.

Skivens *kant.*

Natsignal.

Brandgult lys.

Til »rangering tilladt«.

Signal »*rangering tilladt*« (signal nr. 12) tilkendegiver, at rangering må foregå i et ved lokal instruks fastsat omfang.

2. Rangerrygsignaler.

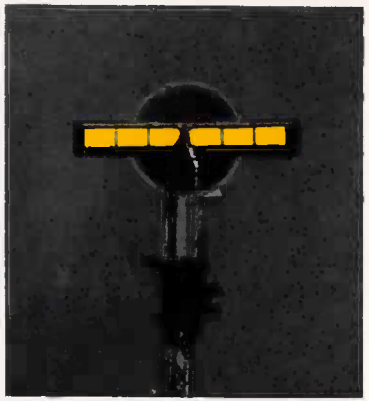
Et rangerrygsignal er en signalmast, hvorpå der
ved armsignaler er anbragt en cirkulær, sort skive med hvid kant, foran hvilken der er anbragt en brandgul arm med sort kant, der er afskåret lige i begge ender,
ved daglyssignaler er anbragt en cirkulær plade som baggrund for lanterner.

Nr. 13 a. »Nedløb forbudt«.
Armsignal.

Dagsignal.

Armen *vandret.*

Natsignal.



Vandret, brandgul lysstribe.

Nr. 13 b. »Nedløb forbudt«.
Daglyssignal.

Vandret, brandgul lysrække.

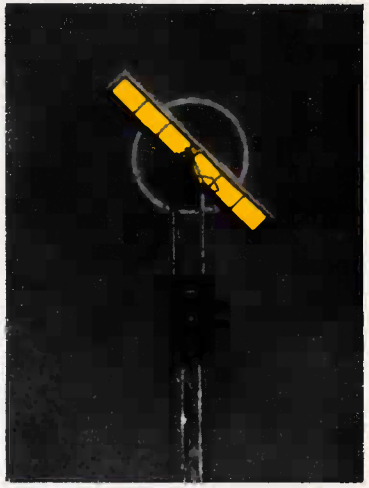
Til 2.

Rangerrygsignaler holdes tændt efter behov. De nærmere regler for rangerrygsignalers anvendelse fastsættes ved lokal instruks.

Nr. 14 a. »Langsomt nedløb tilladt«.
Armsignal.

Dagsignal. **Natsignal.**

Armen *skråstillet.*



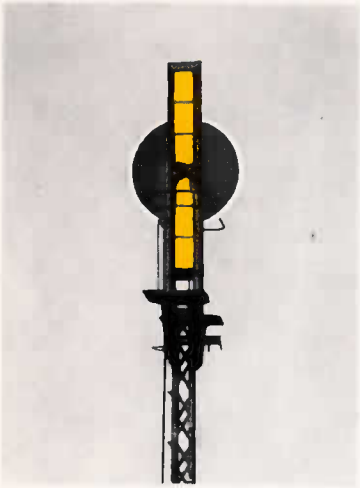
Skrå, brandgul lysstribe.

Nr. 14 b. »Langsomt nedløb tilladt«.
Daglyssignal.

Skrå, brandgul lysrække.

Nr. 15 a. »Nedløb tilladt med større hastighed«.
Armsignal.

Dagsignal.



Armen *lodret.*

Natsignal.

Lodret, brandgul lysstribe.

Nr. 15 b. »Nedløb tilladt med større hastighed«.
Daglyssignal.

Lodret, brandgul lysrække.

II. Hastighedsvisere, talvisere og bogstavvisere

A. Hastighedsvisere

En hastighedsviser er et daglyssignal på firkantet baggrund, der kan være anbragt på eller ved et indkørselssignal eller et stationsbloksignal for indkørsel; den supplerer det hovedsignal, hvortil den hører, og har kun betydning i forbindelse med dette signals udvisende.

Til »hastighedsvisere«

1. Hastighedsviseren angiver den tilladte hastighed ad pågældende indkørselstogvej *fra* indkørselssignalet *til* det *normale* standsningssted.

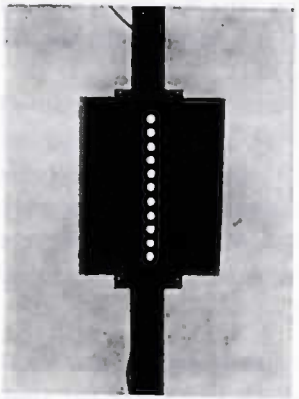
   Er der foran det normale standsningssted anbragt stationsbloksignal for indkørsel, angiver hastighedsviseren på indkørselssignalet dog kun den tilladte hastighed indtil stationsbloksignalet for indkørsel, og hastighedsviseren på stationsbloksignalet angiver da den tilladte hastighed fra dette signal og indtil det normale standsningssted.

2. Er hastighedsviseren slukket på et signal, der viser »*kør*« (signal nr 2) eller »*kør igennem*« (signal nr 3), skal lokomotivføreren nedsætte hastigheden til 30 km/t, så vidt muligt fra signalets plads.

3. Om signal »*hastighedsnedsættelse i udkørselsenden*« (signal nr 119), se forklaringen til dette signal.

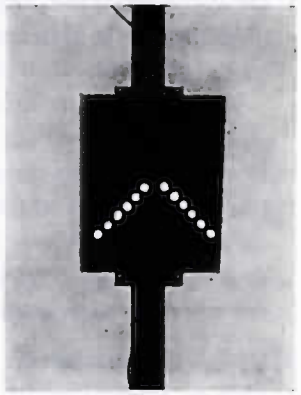
4. Om signal »*stop og ryk frem*« vist fra en hastighedsviser, se signal nr 4 a.

Nr 17 a. »Høj hastighed«



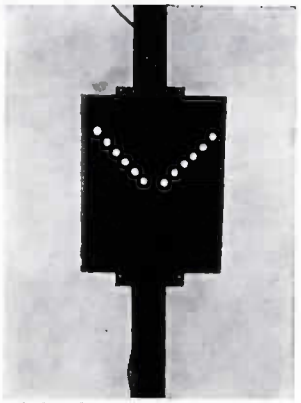
Hvid, lysende, lodret streg i forbindelse med signal *»kør«* eller *»kør igennem«* fra hovedsignalet.

Nr 17 b. »Middelstor hastighed«



Hvid, lysende, opadvendt pilespids i forbindelse med signal *»kør«* eller *»kør igennem«* fra hovedsignalet.

Nr 17 c. »Lav hastighed«



Hvid, lysende, nedadvendt pilespids i forbindelse med signal *»kør«* eller *»kør igennem«* fra hovedsignalet.

Til »høj hastighed«

Signal *»høj hastighed«* (signal nr 17 a) kan vises i forbindelse med signal *»kør«* (signal nr 2 a, 2 b, 2 c og 2 f) og *»kør igennem«* (signal nr 3 a, 3 d, 3 e og 3 f).

Signalet tilkendegiver, at den i henhold til tjenestekøreplanen, *La* eller særlig meddelelse (SR § 25) tilladte hastighed er 75 km/t eller derover.

Til »middelstor hastighed«

Signal *»middelstor hastighed«* (signal nr 17 b) kan vises i forbindelse med signal *»kør«* (signal nr 2 a og 2 b), *»kør«* med begrænset hastighed (signal nr 2 g, 2 h og 2 j) og *»kør igennem«* (signal nr 3 a, 3 d, 3 e og 3 f).

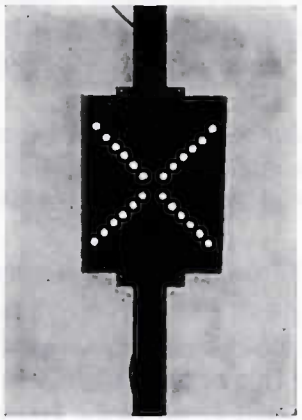
Signalet tilkendegiver, at den tilladte hastighed er 60 km/t.

Til »lav hastighed«

Signal *»lav hastighed«* (signal nr 17 c) kan vises i forbindelse med signal *»kør«* (signal nr 2 a og 2 b), *»kør«* med begrænset hastighed (signal nr 2 g, 2 h og 2 j) og *»kør igennem«* (signal nr 3 a, 3 d, 3 e og 3 f).

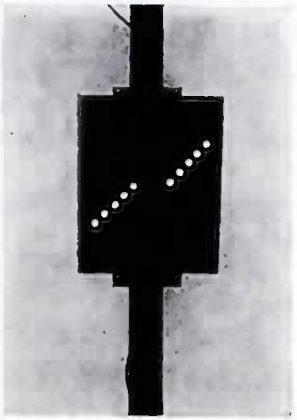
Signalet tilkendegiver, at den tilladte hastighed er 40 km/t eller derunder.

Nr 17 d. »Afkortet togvej«



Hvidt, lysende kryds i forbindelse med signal »*kør*« fra hovedsignalet.

Nr 17 e. »Frit til stationsbloksignalet for indkørsel«



Hvid, lysende, afbrudt streg skråt opad mod højre i forbindelse med signal »*kør*« eller »*kør igennem*« fra indkørselssignalet.

Til »afkortet togvej«

Signal »*afkortet togvej*« (signal nr 17 d) kan vises i forbindelse med signal »*kør*« med begrænset hastighed (signal nr 2 g, 2 h og 2 j).

Signalet tilkendegiver,

at den tilladte hastighed ad togvejen er 30 km/t,

at togvejen er væsentlig kortere end stationens øvrige indkørselstogveje fra pågældende banelinie, og

at sporet umiddelbart bag togvejens endepunkt kan være besat, henholdsvis spærret ved en sporstopper eller lignende.

Togvejens endepunkt er markeret ved et perronudkørselssignal, der viser »*stop*« (signal nr 20) eller ved et »*almindeligt stopmærke*« (signal nr 108).

Til »frit til stationsbloksignalet for indkørsel«

Signal »*frit til stationsbloksignalet for indkørsel*« (signal nr 17 e) kan vises i forbindelse med signal »*kør*« (signal nr 2 e og 2 f) og »*kør igennem*« (signal nr 3 d, 3 e og 3 f) fra et indkørselssignal.

Signalet tilkendegiver, at den i henhold til tjenestekøreplanen, *La* eller særlig meddelelse (SR § 25) tilladte hastighed ad togvejen indtil stationsbloksignalet for indkørsel er 75 km/t eller derover.

Endvidere tilkendegiver det

i forbindelse med signal »*kør*«, at stationsbloksignalet viser »*stop*« (signal nr 1) eller »*kør*« med begrænset hastighed (signal nr 2 g), henholdsvis

i forbindelse med signal »*kør igennem*«, at stationsbloksignalet viser »*kør igennem*« i forbindelse med »*middelstor hastighed*« eller »*lav hastighed*«.

B. Talvisere

En talviser er et daglyssignal på firkantet baggrund, der kan være anbragt på eller ved et togvejssignal for indkørsel.

Om talvisere i forbindelse med dværgsignaler, se afsnit III A.

De på visse stationer anbragte taltableauer, der tjener til at underrette personalet om indstillede togveje eller til at lede rangerbevægelser, betragtes *ikke* som talvisere i den her omhandlede betydning.

Nr 18. »Indkørselstogvejen indstillet til spor . . . .«

Hvidt, lysende tal
i forbindelse med signal
»togvejen farbar for tog«.

Til »talvisere«

1. Talvisere benyttes til nærmere kendetegning af den indstillede indkørselstogvej i tilfælde, hvor togvejssignalet gælder for mere end ét togvejsspor.
2. I talvisere benyttes kun arabertal.
3. En slukket talviser må passeres, men hastigheden ad togvejen må ikke overskride 15 km/t. Har der været vist *»kør igennem«* (signal nr 3) fra indkørselssignalet, må kørslen dog fortsættes med den for pågældende gennemkørselstogvej i henhold til tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), *La* eller særlig meddelelse (SR § 25) tilladte hastighed.

C. Bogstavvisere

En bogstavviser er et daglyssignal på firkantet baggrund, der kan være anbragt på eller ved et perronudkørselssignal, et togvejssignal for udkørsel, et stationsbloksignal for udkørsel eller et udkørselssignal.

De på visse stationer anbragte bogstavtableauer, der tjener til at underrette personalet om indstillede togveje eller til at lede rangerbevægelser, betragtes *ikke* som bogstavvisere i den her omhandlede betydning.

Nr 19. »Udkørselstogvejen indstillet mod . . .«

Hvidt, lysende bogstav i forbindelse med en kørtilladelse fra det tilhørende signal.

Til »bogstavvisere«

1. Bogstavvisere benyttes til nærmere kendetegning af den indstillede udkørselstogvej i tilfælde, hvor det tilhørende signal gælder for mere end én banelinie.
2. Over for en slukket bogstavviser, hvorom lokomotivføreren ikke forud er underrettet, skal der forholdes, som om det tilhørende signal viste »*stop*« (signal nr 1 eller nr 20), henholdsvis »*togvejen ikke farbar for tog*« (signal nr 9). Har der været vist »*kør igennem*« (signal nr 3) fra indkørselssignalet, må kørslen dog fortsættes.
3. Fremgår det af en bogstavviser, at udkørselstogvejen er indstillet til en anden banelinie end den, toget skal benytte, skal der forholdes, som om det tilhørende signal viste »*stop*«, henholdsvis »*togvejen ikke farbar for tog*«.

III. Perronudkørselssignaler, dværgsignaler og venstresporsignaler

A. Perronudkørselssignaler og dværgsignaler

Perronudkørselssignaler og dværgsignaler er daglyssignaler på en firkantet baggrund, hvis øverste højre hjørne er afrundet.

Perronudkørselssignaler kan vise enten hvidt eller farvet lys, medens dværgsignaler kun kan vise hvidt lys.

Til »perronudkørselssignaler og dværgsignaler«

1. Perronudkørselssignaler og dværgsignaler står umiddelbart til højre for eller over det spor, de gælder for. Er signalet anbragt ud for midten af et krydsningssporskifte, gælder signalet for begge spor, der fører ind i krydsningssporskiftet.
2. Et perronudkørselssignal gælder kun for kørsel fra det spor eller det sporstykke, ved hvis endepunkt signalet er anbragt.

   Kan der fra pågældende spor eller sporstykke køres ud til mere end én banelinie, er signalet forsynet med bogstavviser, der angiver, hvilken banelinie togvejen er indstillet til. Bogstavviseren kan dog bortfalde, såfremt et efterfølgende perronudkørselssignal, togvejssignal for udkørsel eller stationsbloksignal for udkørsel er forsynet med bogstavviser.
3. Et dværgsignal kan til støtte for rangeringen være suppleret med talviser, der angiver det spor, hvorfra eller hvortil der må rangeres forbi signalet.
4. Perronudkørselssignaler og dværgsignaler holdes tændt under signalgivningen for tog- og rangerbevægelser, for hvilke de har betydning enten direkte eller som dækning, og iøvrigt efter behov.
5. Møder en lokomotivfører et slukket perronudkørselssignal eller et slukket dværgsignal, skal han forholde sig, som om der var vist »*stop*« (signal nr 20), henholdsvis »*forbikørsel forbudt*« (signal nr 23).
6. Skal et tog afgå fra et spor eller et sporstykke, som er forsynet med perronudkørselssignal, og dette ikke viser »*kør*« (signal nr 21), »*kør igennem*« (signal nr 22) eller »*stop og ryk frem*« (signal nr 20 a), må udkørsel kun finde sted således:

   Ved *udrangering*.

   Ved *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

   Ved *telefonisk udkørselstilladelse* fra stationen til lokomotivføreren gennem

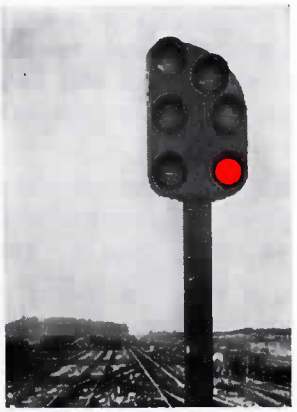
Nr 20. »Stop«

Perronudkørselssignal

Ét *rødt, fast lys.*

Nr 20 a. »Stop og ryk frem«

Perronudkørselssignal



Ét *rødt blinklys.*

den ved perronudkørselssignalet anbragte telefon.

7. Skal et tog afgå fra et spor eller et sporstykke, der er forsynet med perronudkørselssignal, og kan intet sådant for sporet (sporstykket) gældende signal ses fra lokomotivet, skal toget, *selv om udkørselssignalet, henholdsvis venstrespor-udkørselssignalet, kan ses,*
   enten *rangeres ud,*
   eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7,
   medmindre et for toget gældende togvejssignal for udkørsel eller stationsbloksignal for udkørsel kan ses.
8. Signalerne »*forsigtig forbikørsel tilladt*« (signal nr 24) og »*forbikørsel tilladt*« (signal nr 25) har kun gyldighed for en enkelt tog- eller rangerbevægelse, og en umiddelbart efterfølgende rangerbevægelse må derfor ikke passere signalet, førend dette har vist »*forbikørsel forbudt*« (signal nr 23) og derefter viser »*forsigtig forbikørsel tilladt*«, »*forbikørsel tilladt*« eller »*signalet annulleret*« (signal nr 26).

Til »stop«

Signal »*stop*« (signal nr 20) benyttes kun ved signalgivning for tog. Det tilkendegiver, at toget skal standse foran signalet.

Til »stop og ryk frem«

Signal »*stop og ryk frem*« (signal nr 20 a) benyttes ved signalgivning for tog.

Signalet tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet, må køre forsigtigt videre til det efterfølgende perronudkørselssignal eller hovedsignal.

Signalet giver ikke garanti for, at togvejen er fri. Lokomotivføreren skal derfor under togets kørsel til det efterfølgende signal afpasse hastigheden efter synligheds- og bremseforholdene, idet han skal være forberedt på at møde en hindring. Hastigheden må ikke overstige 30 km/t. Anlæg for automatisk sikrede overkørsler kan ikke påregnes at virke.

Nr 21. »Kør«

Perronudkørselssignal

Ét *grønt, fast lys.*

Nr 22. »Kør igennem«

Perronudkørselssignal

Ét *grønt blinklys.*

Til »kør«

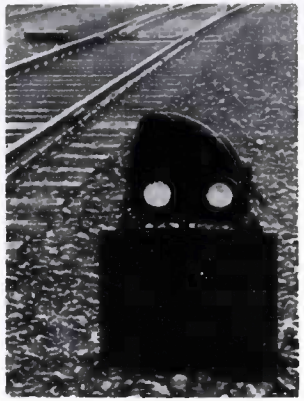
Signal »*kør*« (signal nr 21) benyttes kun ved signalgivning for tog. Det tilkendegiver, at der er frit til et efterfølgende perronudkørselssignal, stationsbloksignal for udkørsel eller udkørselssignal, henholdsvis venstrespor-udkørselssignal.

Til »kør igennem«

Signal »*kør igennem*« (signal nr 22) benyttes kun ved signalgivning for tog. Det tilkendegiver, at udkørselstogvejen er indstillet og fri, samt at et eventuelt efterfølgende stationsbloksignal for udkørsel eller perronudkørselssignal viser »*kør igennem*« (signal nr 3, henholdsvis nr 22), og at udkørselssignalet viser »*kør*« (signal nr 2) eller »*kør igennem*« (signal nr 3).

Nr 23. »Forbikørsel forbudt«

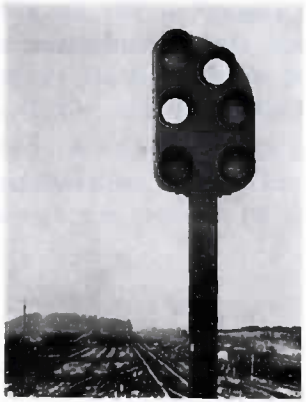
Perronudkørselssignal **Dværgsignal**



To *hvide lys* vandret ved siden af hinanden.

Nr 24. »Forsigtig forbikørsel tilladt«

Perronudkørselssignal **Dværgsignal**



To *hvide lys* skråt opad mod højre.

Til »forbikørsel forbudt«.

Signal »*forbikørsel forbudt*« (signal nr. 23) tilkendegiver:

for *rangerbevægelser*, at signalet kun må passeres efter stationens udtrykkelige ordre i hvert enkelt tilfælde,

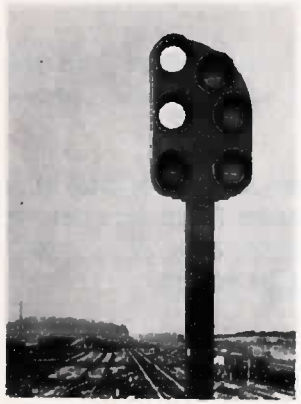
for *tog*, at toget skal bringes til standsning hurtigst muligt og så vidt muligt foran signalet, og at viderekørsel kun må finde sted efter stationens tilladelse i hvert enkelt tilfælde.

Til »forsigtig forbikørsel tilladt«.

Signal »*forsigtig forbikørsel tilladt*« (signal nr. 24) tilkendegiver, at forbikørsel må finde sted med særlig agtpågivenhed overfor enhver hindring.

Nr. 25. »Forbikørsel tilladt«.

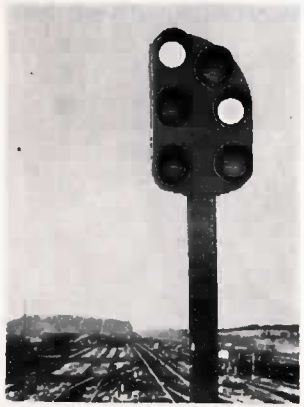
Perronudkørselssignal. **Dværgsignal.**



To hvide lys lodret over hinanden.

Nr. 26. »Signalet annulleret«.

Perronudkørselssignal. **Dværgsignal.**



To hvide lys skråt opad mod venstre.

Til »forbikørsel tilladt«

Signal »*forbikørsel tilladt*« (signal nr 25) tilkendegiver, at forbikørsel må finde sted, og at sporet er frit.

Til »signalet annulleret«

Over for signal »*signalet annulleret*« (signal nr 26) forholdes, som om pågældende perronudkørselssignal, henholdsvis dværgsignal, ikke fandtes.

B. Venstresporsignaler

Venstresporsignaler er daglyssignaler på en firkantet baggrund, hvis øverste højre hjørne er afrundet.

Venstrespor-indkørselssignaler og venstrespor-udkørselssignaler kan vise enten hvidt lys eller farvet lys.

Venstrespor-mellembloksignaler består af to signaler, der er opstillet ud for hinanden på hver sin side af det pågældende spor. Signalet til venstre for sporet kan kun vise farvet lys og signalet til højre for sporet kun hvidt lys.

Til »venstresporsignaler«

1. Venstresporsignaler anvendes og opstilles således:

Anvendelse	*Kendings-bogstaver*	*Opstilling*
Venstrespor-indkørselssignaler	VI	Et lavt signal til højre for venstre spor i pågældende køreretning (normalt ud for ind- henholdsvis udkørselssignalet for højre spor).*)
Venstrespor-udkørselssignaler	VU	
Venstrespor-mellembloksignaler	VM	Et højt signal til venstre for venstre spor i pågældende køreretning suppleret med et lavt signal til højre for sporet.
Venstrespor-mellembloksignaler, der tillige er dækningssignaler	VM/DS	

Venstresporsignaler er forsynet med et firkantet, hvidt skilt med sorte kendingsbogstaver som ovenfor anførte.

2. Et venstresporsignal gælder kun for det spor, hvortil det hører, og har derfor ingen betydning for tog, der kører ad højre spor i køreretningen.
3. Venstresporsignalernes normalstilling er:
   VI og VU: »*forbikørsel forbudt*« (signal nr 300).
   VM og VM/DS: »*forbikørsel forbudt*« (signal nr 301).
4. Venstresporsignalerne holdes tændt under signalgivningen for tog- og rangerbevægelser, for hvilke de har betydning enten direkte eller som dækning, og i øvrigt efter behov.

*) Hvor synlighedsforholdene gør det ønskeligt, kan der dog være anbragt et højt signal.

5. Møder en lokomotivfører et slukket venstrespor-signal, skal han forholde sig, som om der var vist »*stop*« (signal nr 302, henholdsvis nr 303).

6. Såfremt et venstrespor-udkørselssignal eller et venstrespor-mellembloksignal ikke kan eller ikke må stilles på »*kør*« (signal nr 304, henholdsvis nr 305), skal kørslen ad venstre spor over hele banestykket foregå efter bestemmelserne for kørsel på strækninger uden linieblok for venstresporkørsel, jf SR. Togene kan dog gives skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse, henholdsvis telefonisk indkørselstilladelse, såfremt betingelserne herfor er opfyldt.

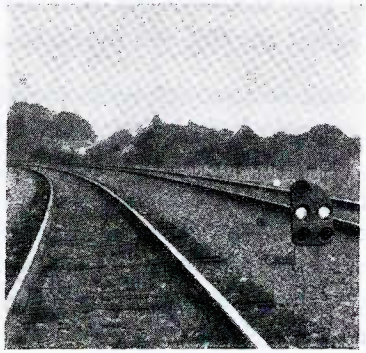
   Venstrespor-indkørselssignaler må i øvrigt anvendes til signalgivning for tog ad venstre spor, uanset om kørslen ad pågældende spor ikke er foregået for signal.

7. For skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse, henholdsvis telefonisk indkørselstilladelse, i forbindelse med kørsel ad venstre spor gælder tilsvarende regler som fastsat for kørsel ad højre spor.

8. Er et venstrespor-mellembloksignal tillige dækningssignal på fri bane, må skriftlig eller telefonisk forbikørselstilladelse kun gives, såfremt der haves sikkerhed for, at det af signalet dækkede farepunkt kan passeres, jf bilag 1 til SR.

9. Er et venstresporsignal forsynet med »*kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed*« (signal nr 116), skal uordenssignalet, der er anbragt for kørsel ad højre spor, respekteres af tog ad venstre spor.

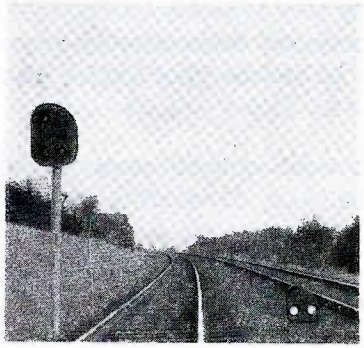
Nr 300. »Forbikørsel forbudt«



To *hvide lys* vandret ved siden af hinanden.

Denne type anvendes som: *venstrespor-indkørselssignal*
venstrespor-udkørselssignal.

Nr 301. »Forbikørsel forbudt«



Signalet til *venstre for sporet:* *Slukket.*
Signalet til *højre* for sporet: *To hvide lys* vandret ved siden af hinanden.

Denne type, der består af 2 sammenhørende signaler, anvendes som:

venstrespor-mellembloksignal
venstrespor-mellembloksignal, der tillige er dækningssignal på fri bane.

Til »forbikørsel forbudt« (alle former)

Signal *»forbikørsel forbudt«* (signal nr 300, henholdsvis nr 301) tilkendegiver, at kørslen skal standses foran signalet, der kun må passeres således:

Venstrespor-indkørselssignaler

Ved *indrangering.*

Ved *telefonisk indkørselstilladelse* fra stationen til lokomotivføreren gennem den ved selve signalet eller den ved indkørselssignalet for højre spor anbragte telefon.

Venstrespor-udkørselssignaler

Ved *udrangering.*

Ved *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Ved *telefonisk udkørselstilladelse* fra stationen til lokomotivføreren gennem den ved selve signalet eller den ved udkørselssignalet for højre spor anbragte telefon.

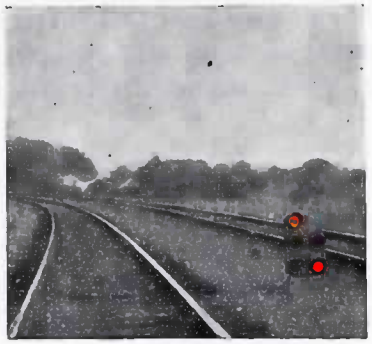
Venstrespor-mellembloksignaler og venstrespor-mellembloksignaler, der tillige er dækningssignaler

Ved *forbirangering;* forbirangeringen, der foretages af togføreren, må kun ske efter tilladelse fra den følgende togfølgestation.

Ved *skriftlig forbikørselstilladelse* på formular S 101, jf bilag 6.

Ved *telefonisk forbikørselstilladelse* til lokomotivføreren gennem den ved selve signalet eller den ved nærmeste signal for højre spor anbragte telefon.

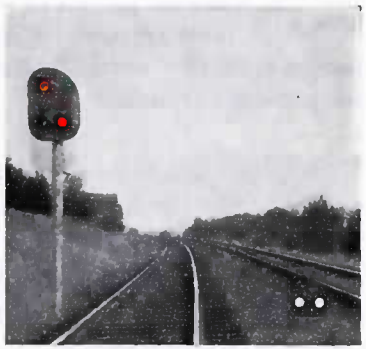
Nr 302. »Stop«



Ét *brandgult, fast lys* skråt over ét *rødt, fast lys.*

Denne type anvendes som: *venstrespor-indkørselssignal*
venstrespor-udkørselssignal.

Nr 303. »Stop«



Signalet til *venstre* for sporet: Ét *brandgult fast lys* skråt over *ét rødt, fast lys.*

Signalet til *højre* for sporet: To *hvide lys* vandret ved siden af hinanden.

Denne type, der består af to sammenhørende signaler, anvendes som:
venstrespor-mellembloksignal
venstrespor-mellembloksignal, der tillige er dækningssignal på fri bane.

Til »stop« (alle former)

Signal »*stop*« (signal nr 302, henholdsvis nr 303) anvendes kun, når linieblokanlægget for venstrespor-kørsel er indkoblet.

Signal »*stop*« tilkendegiver, at toget skal standse foran signalet.

Viderekørsel forbi et venstresporsignal, der viser »*stop*«, må kun finde sted således:

Venstrespor-indkørselssignaler

Ved *indrangering.*

Ved *telefonisk indkørselstilladelse* fra stationen til lokomotivføreren gennem den ved selve signalet eller den ved indkørselssignalet for højre spor anbragte telefon.

Venstrespor-udkørselssignaler

Ved *udrangering.*

Ved *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Ved *telefonisk udkørselstilladelse* fra stationen til lokomotivføreren gennem den ved selve signalet eller den ved udkørselssignalet for højre spor anbragte telefon.

Venstrespor-mellembloksignaler og venstrespor-mellembloksignaler, der tillige er dækningssignaler

Ved *forbirangering;* forbirangeringen, der foretages af togføreren, må kun ske efter tilladelse fra den følgende togfølgestation.

Ved *skriftlig forbikørselstilladelse* på formular S 101, jf bilag 6.

Ved *telefonisk forbikørselstilladelse* til lokomotivføreren gennem den ved selve signalet eller den ved nærmeste signal for højre spor anbragte telefon.

Nr 304. »Kør«

Ét *brandgult, fast lys*
lodret over
ét *grønt, fast lys.*

Denne type anvendes som:
venstrespor-indkørselssignal
venstrespor-udkørselssignal.

Til »kør«

Venstrespor-indkørselssignaler

1. Signal »*kør*« (signal nr 304) tilkendegiver:

   på stationer *uden* stationsbloksignal for indkørsel gældende for venstrespor-indkørselstogvejen, at der er frit til standsningsstedet for tog ad pågældende togvej. Under togets kørsel ind på stationen må hastigheden ikke overstige 40 km/t,

   på stationer *med* stationsbloksignal for indkørsel gældende for venstrespor-indkørselstogvejen, at der er frit til dette signal. Under togets kørsel ind på stationen til stationsbloksignalet for indkørsel må hastigheden ikke overstige 40 km/t.

2. For planmæssigt gennemkørende tog må viderekørsel uden standsning forbi det normale standsningssted for tog ad pågældende togvej kun finde sted, såfremt det for togets viderekørsel gældende signal viser »*kør*« (signal nr 2 eller nr 21) eller »*kør igennem*« (signal nr 3 eller nr 22), henholdsvis »*togvejen farbar for tog*« (signal nr 10).

Venstrespor-udkørselssignaler

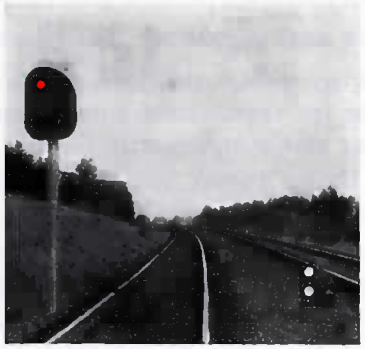
1. Signal »*kør*« (signal nr 304) tilkendegiver, at der er frit til næste venstresporsignal.

   Togets hastighed ud af stationen må ikke overstige 40 km/t, før venstrespor-udkørselssignalet er passeret.

2. Kan perronudkørselssignalet, togvejssignalet for udkørsel eller stationsbloksignalet for udkørsel ikke ses fra lokomotivet, skal toget, *selv om venstrespor-udkørselssignalet kan ses,*

   enten *rangeres ud,*
   eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Nr 305. »Kør«



Signalet til *venstre* for sporet: Ét *brandgult, fast lys* lodret over ét *grønt, fast lys.*

Signalet til *højre* for sporet: To *hvide lys* lodret over hinanden.

Denne type, der består af to sammenhørende signaler, anvendes som:

venstrespor-mellembloksignal
venstrespor-mellembloksignal, der tillige er dækningssignal på fri bane.

Venstrespor-mellembloksignaler og venstrespor-mellembloksignaler, der tillige er dækningssignaler

1. Signal »*kør*« (signal nr 305) tilkendegiver, at der er frit til næste venstresporsignal*). Står signalet foran et farepunkt, tilkendegiver signalet endvidere, at der er frit forbi det af signalet dækkede farepunkt.
2. Såfremt de to sammenhørende signaler ikke begge viser en kørtilladelse, skal der forholdes, som om der var vist »*stop*« (signal nr 303).

*) På visse holdesteder med overgangsmulighed mellem hovedsporene kan signal »*kør*« fra sidste venstrespor-mellembloksignal inden holdestedet tilkendegive, at der er frit gennem sporforbindelsen til det næste hovedsignal for højre spor.

Signal »*kør*« fra venstrespor-mellembloksignalet må i sådanne tilfælde først gives, når toget har holdt for »*stop*« foran signalet, og lokomotivføreren gennem telefonen er underrettet om, at sporforbindelsen mellem hovedsporene kun må befares med *40 km/t*.

IV. Ugyldighedsmærker

Nr 27 a. »Signalet ugyldigt«

E t k r y d s anbragt på signalmastens forside (1 m fra toppen), henholdsvis på baggrundspladens forside.

Til nr 27 a

Signal nr 27 a tilkendegiver, at det med kryds forsynede signal ikke har betydning for kørslen.

På ugyldiggjorte armsignaler er armene fjernet eller hænger ned langs masten, og der vises i almindelighed intet lys i togtid.

Signal nr 27 a benyttes *ikke* til ugyldiggørelse af hastighedsvisere, talvisere og bogstavvisere.

Nr 27 b. »Signalet ugyldigt«

Hvid ring anbragt på signalets forside.

Til nr. 27 b.

Signal nr. 27 b tilkendegiver, at det med ring forsynede signal ikke har betydning for kørslen.

Signal nr. 27 b benyttes *kun* til ugyldiggørelse af hastighedsvisere, talvisere og bogstavvisere. Fra et således ugyldiggjort signal vises intet lys i togtid.

V. Sporskifte- og sporspærringssignaler.

Sporskifte- og sporspærringssignaler er formsignaler fra sortmalede lygtekasser.

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 må befares af elektriske tog.

Til »sporskifte- og sporspærringssignaler«

1. Tænding af signalerne for en togvej med tilhørende dækningssporskifter og sporspærrer sker senest samtidig med signalgivning for det pågældende tog og slukning tidligst ved signalgivningens ophør. Sporskifte- og sporspærringssignaler holdes i øvrigt tændt efter behov under rangering i den pågældende sporgruppe.

2. Bemærker lokomotivføreren ved iagttagelse af et sporskiftesignal, at togvejen er indstillet til et andet spor end det, toget ifølge togplanen eller modtagen underretning skal benytte, skal toget bringes til standsning hurtigst muligt, og kørslen må da ikke genoptages, forinden der af stationen – eller hvis denne er ubetjent, da af togføreren – er givet tilladelse hertil.

Standsning kan dog undlades, såfremt toget er under indkørsel på en station, hvis indkørselssignal er forsynet med hastighedsviser eller med »mærke for kørsel med begrænset hastighed« (signal nr 117).

3. Når et sporskifte sættes ud af brug for længere tid og derfor aflåses ved låsebolt og 2 hængelåse, jf SR, vil det eventuelle sporskiftesignal normalt blive fjernet. Bevares signalet undtagelsesvis ved et på denne måde aflåset sporskifte, skal det belyses som sædvanlig.

Til »sporskiftet stillet til lige spor«.

Signal »*sporskiftet stillet til lige spor*« (signal nr 28) 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

Nr 29. »Modgående sporskifte stillet til afvigende spor«

Skrå, hvid pil, som viser, til hvilken side afvigelsen sker.

Viser signalet *brandgul pil,* tilkendegiver det, at sporskiftet er indstillet til et afvigende spor, som ikke er udstyret med køreledning og derfor ikke må befares af elektriske tog.

i den samme ende enten står til begge de lige spor eller til begge de afvigende spor, at sporskifterne kan befares ad begge de *lige* skinnestrenge. — Indstilles i et sådant krydsningssporskifte alle fire sporskifter på een gang, vises kun eet signal, gældende for begge ender af krydsningssporskiftet,

ved hele krydsningssporskifter, hvis ene gren fører ud i et afløb, at sporskiftet i den gren, ved hvilken signalet vises, kan befares ad den *lige* skinnestreng,

ved sporspærrer, at sporet kan befares.

Til »modgående sporskifte stillet til afvigende spor«.

Signal »*modgående sporskifte stillet til afvigende spor*« (signal nr. 29) 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 færgeklapper,

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.

Nr. 30 a. »Medgående sporskifte stillet til afvigende spor«.

Rund, hvid flade.

Nr. 30 b. »Medgående sporskifte stillet til afvigende spor«.

Halvmåneformet, hvid flade,
hvis krumning angiver afvigelsens retning.

Til nr. 30 a.

Signal nr. 30 a (*»medgående 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 står til begge de lige spor eller til begge de afvigende spor, at sporskifterne kan befares ad begge de *krumme* skinnestrenge. — Indstilles i et sådant krydsningssporskifte alle fire sporskifter på 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.

Til nr. 30 b.

Signal nr. 30 b (*»medgående sporskifte stillet til afvigende spor«*) tilkendegiver, til hvilken af de krumme skinnestrenge sporskiftet er indstillet. Signalet anvendes kun ved sporskifter, hvor skinnestrengene kurver til modsatte sider, og hvor signal nr. 29 (*»modgående sporskifte stillet til afvigende spor«*) benyttes for begge sporskiftets stillinger.

Nr. 32. »Sporet spærret«.

Rund, hvid flade med vandret, sort tværstreg.

Til »sporet spærret«

»*Sporet spærret*« (signal nr 32) tilkendegiver, at kørslen skal standse foran signalet, da viderekørsel er hindret af et afløbssporskifte stillet til afløb eller af en sporspærre i spærrestilling.

Ved hele krydsningssporskifter vises signalet ved den gren, hvori sporskiftet, som fører til afløb, ligger.

Nr 33. »Krydsningssporskiftet stillet til de afvigende spor«

To skrå, hvide pile til hver sin side.

Til Nr. 33.

Signal Nr. 33 (*»Krydsningssporskiftet stillet til de afvigende Spor«*) tilkendegiver, at Sporskifterne kan befares ad begge de krumme Skinnestrenge. 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 Ender 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:

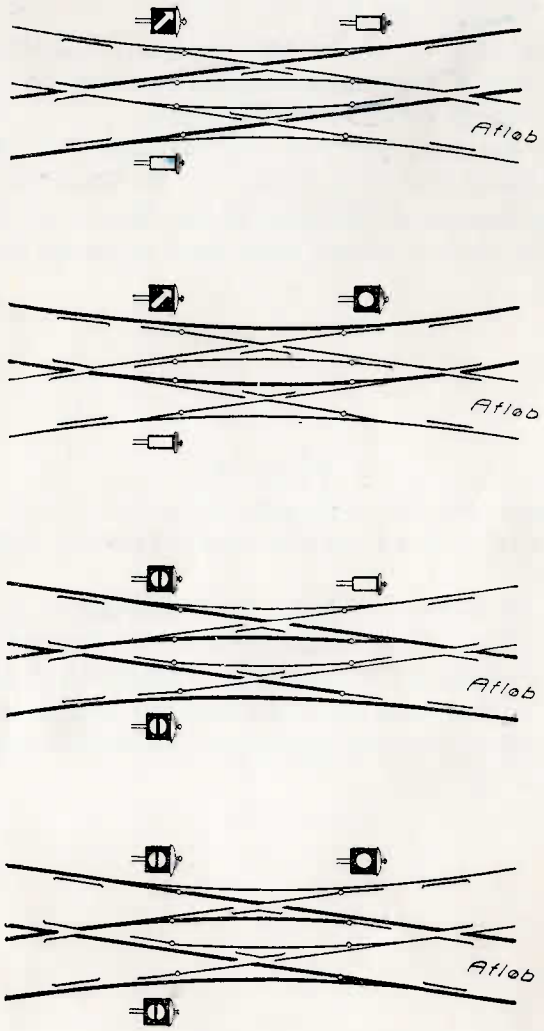
naar *Figuren ses til højre for Vinkelspidsen,* at Kørsel kan finde Sted i det *krumme* Spor til højre,

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

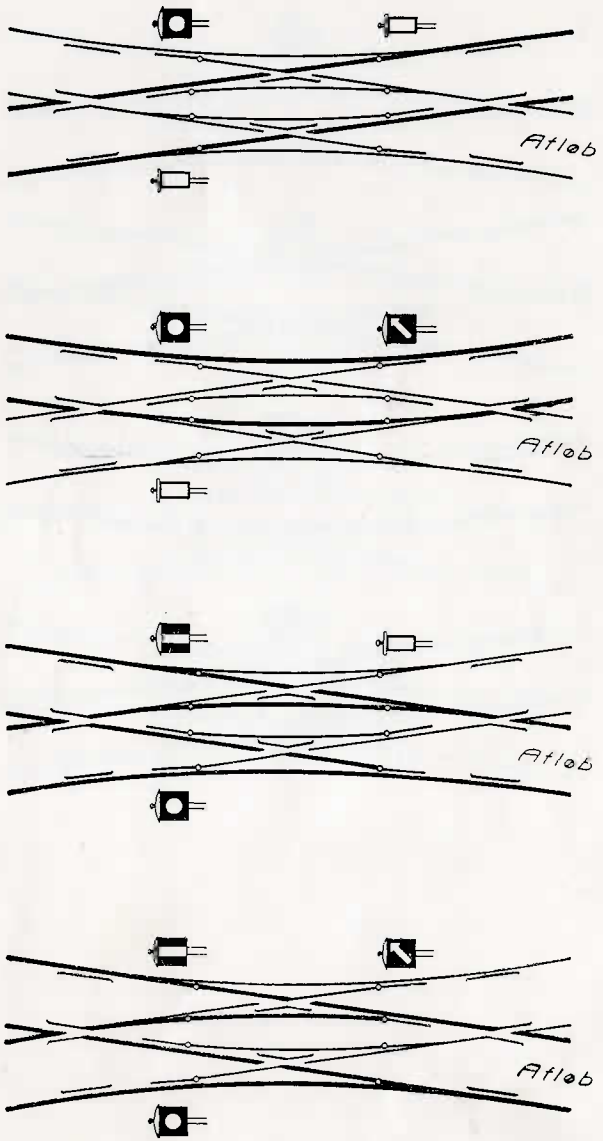
Signalet anvendes ved samme Sporskifter som Signal Nr. 34.

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

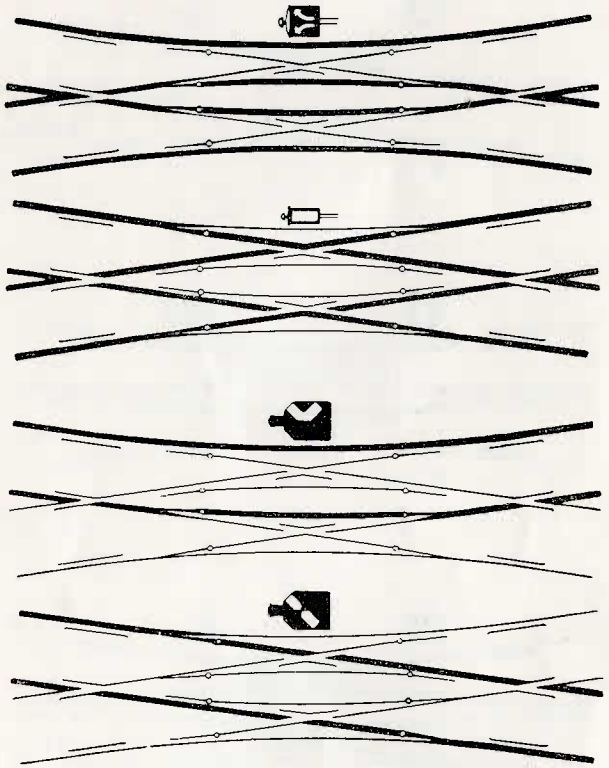
Set fra venstre



Set fra højre



Signalgivning ved helt Krydsningssporskifte.



VI. Knaldsignal.

Nr. 37. »Signal følger«.

Eet eller flere høje knald.

Til »signal følger«

»*Signal følger*« (signal nr. 37) tilkendegiver, at toget snarest skal bringes til standsning, da det må forventes, at der vil følge enten håndsignal »*stop*« (signal nr. 82) eller standsignal »*stop*« (signal nr. 40). Mod et kommende sneplovtog udlægges knaldsignal også foran standsignal »*forsigtig, standsignal »stop« følger*« (signal nr. 39).

Efterfølges knaldsignalet ikke af et hånd- eller standsignal, må 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 må da aldrig overstige 25 km/t.

Knaldsignalet tilvejebringes ved at udlægge tre knaldkapsler i ca. 15 m's indbyrdes afstand, skiftevis på den ene og den anden skinnestreng.

VII. Signaler for automatisk sikrede overkørsler

Signaler for automatisk sikrede overkørsler er daglyssignaler.

1. Signaler for automatisk sikrede overkørsler etableres som kontrolsignaler, overkørselssignaler og uordenssignaler.
2. Signaler for automatisk sikrede overkørsler står i reglen til højre for det eller de spor, de gælder for.
   På signaler til automatisk sikrede overkørsler er anbragt et hvidt skilt med nummeret på den overkørsel, henholdsvis de overkørsler, signalet hører til.
3. Bilag 5 angiver, hvorledes signaler og tilhørende faste mærker opstilles.
4. Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) indeholder en fortegnelse over automatisk sikrede overkørsler med angivelse af, hvorledes hver enkelt overkørsel er sikret, og hvilke særlige forskrifter der eventuelt gælder for denne.
5. Viser et kontrolsignal eller et overkørselssignal ikke »*overkørslen sikret*« (signal nr 38 a eller 38 b), eller viser et uordenssignal »*anlægget i uorden*« (signal nr 38 d), skal der forholdes således:
   Toget bringes til standsning, så vidt muligt foran overkørslen.
   Lokomotivføreren giver lydsignal »*giv agt*« (signal nr 55) uafbrudt fra kendingsmærke nr 115 og 116's plads, og indtil toget er standset.
   Toget føres forsigtigt over overkørslen under afgivelse af lydsignal.
   Såfremt toget skal standse foran overkørslen, enten af driftshensyn (f eks stationsophold) eller på grund af signal »stop« fra et hovedsignal, kommer foranstående bestemmelser om afgivelse af lydsignal og forsigtig kørsel først til anvendelse ved kørsel fra standsningsstedet og kun, hvis et mellem standsningsstedet og overkørslen anbragt:
   a) Uordenssignal viser »*anlægget i uorden*« eller
   b) kontrolsignal eller overkørselssignal ikke viser »*overkørslen sikret*«.
6. Såfremt anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, og toget ikke forud er underrettet herom, skal der desuden forholdes som følger:
   Lokomotivføreren skal underrette første holdestation om forholdet, og stationen skal herefter under-

Kontrolsignal

Nr 38 a. »Overkørslen sikret«

Ét *hvidt blinklys.*

Baggrundspladen er forsynet med en brandgul lysreflekterende kant.

rette de to togfølgestationer, der begrænser banestykket, hvor overkørslen er beliggende. De nævnte togfølgestationer skal skriftligt på formular S 103, jf bilag 11, underrette togføreren og lokomotivføreren for hvert enkelt tog, der skal passere overkørslen, om, at overkørslen ikke er sikret. Planmæssigt gennemkørende tog skal, såfremt de ikke kan underrettes gennem en holdestation, standses for at modtage underretningen. Er overkørslen beliggende inden for en stations område, skal denne station foranledige togene i begge køreretninger underrettet.

7. Er et tog underrettet om, at anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, skal det fremføres således, at det med sikkerhed kan bringes til standsning foran overkørslen. Uanset om toget i forvejen er underrettet om, at anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, kan overkørslen passeres på normal måde, såfremt pågældende kontrolsignal eller overkørselssignal viser *»overkørslen sikret«* (signal nr 38 a eller 38 b).

   Såfremt samtlige mod vejfærdslen vendende signaler er tændt og eventuelle bomme er nedlukket, må bevogtningspersonale, som er posteret ved overkørslen, give tegn mod kommende tog for at tilkendegive, at banen er farbar. Modtages sådant tegn fra overkørslen, skal toget hverken standse eller afgive lydsignal.

Til kontrolsignal

Kontrolsignalet opstilles således, at det kan ses fra kendingsmærke nr 115's plads.

Til »overkørslen sikret«

»Overkørslen sikret« (signal nr 38 a) tilkendegiver, at der vises *rødt* blinklys mod vejfærdslen, og at overkørslen derfor kan passeres.

Vises signalet *ikke* mod et kommende tog, er overkørslen *ikke* sikret, og de i *»Til VII«, punkterne 5, 6 og 7*, foreskrevne forsigtighedsregler skal i så fald iagttages.

Overkørselssignal

Nr 38 b. »Overkørslen sikret«

Ét *hvidt* blinklys.

Nr 38 c. »Overkørslen ikke sikret«

Ét *brandgult*, fast lys.

Til overkørselssignal

Overkørselssignalet opstilles således, at det kan ses fra kendingsmærke nr 115's plads.

Såfremt stedlige forhold gør det nødvendigt, kan et overkørselssignal gælde for flere overkørsler.

Er overkørselssignalet *slukket*, skal de i »*Til VII*«, *punkterne 5, 6 og 7*, foreskrevne forsigtighedsregler iagttages.

Til »overkørslen sikret«

»*Overkørslen sikret*« (signal nr 38 b) tilkendegiver, at der vises *rødt* blinklys mod vejfærdslen, at eventuelle bomme er nedlukket eller under nedlukning, og at overkørslen derfor kan passeres.

Til »overkørslen ikke sikret«

»*Overkørslen ikke sikret*« (signal nr 38 c) tilkendegiver, at den eller de overkørsler, for hvilke overkørselssignalet gælder, ikke er sikret, og at de i »*Til VII*«, *punkterne 5, 6 og 7*, foreskrevne forsigtighedsregler skal iagttages ved pågældende overkørsel (overkørsler).

Uordenssignal

Nr 38 d. »Anlægget i uorden«

To *brandgule*, faste lys ved siden af hinanden.

Til uordenssignal

»*Anlægget i uorden*« (signal nr. 38 d) tilkendegiver, *at* overkørslen *ikke* er sikret, og *at* de i »*Til VII*«, *punkterne 5, 6 og 7*, foreskrevne forsigtighedsregler skal iagttages.

Er uordenssignalet *slukket*, har det *ingen* betydning for tog.

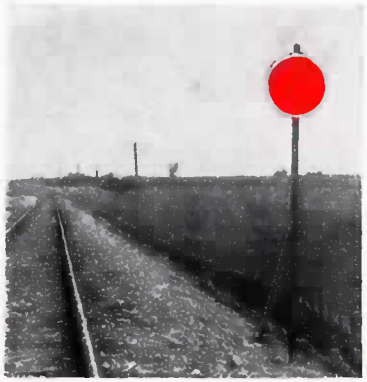
VIII. Standsignaler

A. Standsignaler for sporspærringer

Nr. 39. »Forsigtig, standsignal »stop« følger«

Trekantet, brandgul skive med hvid kant og med *nedadvendt spids.*

Nr. 40. »Stop«



Rund, rød skive med hvid kant.

Til VIII.

Standsignaler er skivesignaler, der er forsynet med en lysreflekterende belægning, således at signalerne fremtræder ens ved dag og ved nat.

Skiven er normalt anbragt ca. 2,5 m over skinneoverkant på en stander.

Hvor andet ikke er anført, er standsignalet anbragt tæt op til profilet til højre for sporet set i køreretningen.

Til »forsigtig, standsignal »stop« følger«.

»*Forsigtig, standsignal »stop« følger*« (signal nr. 39) tilkendegiver, at standsignal »*stop*« (signal nr. 40) følger i 400 m's afstand, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog i 800 m's afstand.

Signalet anvendes ikke på stationer.

Til »stop«.

»*Stop*« (signal nr. 40) tilkendegiver, at sporet bag signalet ikke må befares.

På stationer anbringes signalet midt i sporet.

B. Standsignaler for forsigtigstrækninger.

Nr. 41. »Forsigtigstrækning følger«.

Trekantet, brandgul skive med hvid kant og med *nedadvendt spids* samt med *hastighedstal i sort.*

Nr. 42. »Forsigtigstrækning begynder«.

Kvadratisk, brandgul skive med hvid kant samt med *hastighedstal i sort.*

Til »standsignaler for forsigtigstrækninger«

Standsignaler for forsigtigstrækninger anvendes på fri bane samt ved stationernes gennemgående hovedspor og gennemkørselsspor i forbindelse med hastighedsnedsættelser, der er bekendtgjort gennem tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), La eller særlig meddelelse (SR § 25). Det fremgår af tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), hvilke spor der er gennemgående hovedspor og gennemkørselsspor på de enkelte stationer.

Hvor det er påkrævet at tilkendegive, hvilket spor, banelinie eller lokomotivtype signalerne gælder for, er dette angivet med sort arabertal henholdsvis sorte bogstaver på et under skiven anbragt hvidt skilt.

Under visse forhold bortfalder et eller flere standsignaler, jf afsnit XXII.

Til »forsigtigstrækning følger«

»*Forsigtigstrækning følger*« (signal nr 41) tilkendegiver, at der i 400 m's afstand, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog i 800 m's afstand, følger en forsigtigstrækning, hvor hastigheden (i km/t) ikke må overskride det på skiven anførte hastighedstal.

Til »forsigtigstrækning begynder«

»*Forsigtigstrækning begynder*« (signal nr 42) tilkendegiver, at hastigheden (i km/t) ad det *umiddelbart efterfølgende* strækningsafsnit (sporstykke) ikke må overskride det på skiven anførte hastighedstal.

Nr 43. »Kør hurtigere«

Trekantet, brandgul skive med hvid kant og med *opadvendt spids* samt med *hastighedstal i sort.*

Til »kør hurtigere«.

»*Kør hurtigere*« (signal nr. 43) tilkendegiver, *at* der i nær tilslutning til en forsigtigstrækning følger en anden forsigtigstrækning, og *at* hastigheden ad denne anden forsigtigstrækning er større end ad den første.

Hastigheden (i km/t) må ikke overskride det på skiven anførte hastighedstal og må først sættes op, når hele toget har passeret signalet.

Nr. 44. »Forsigtigstrækning ender«.

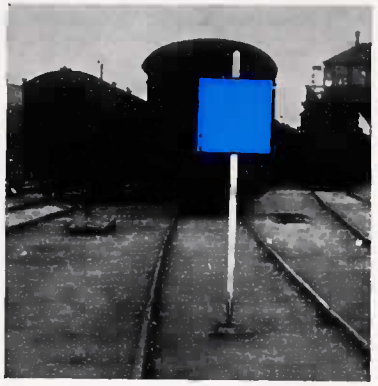
Trekantet, grøn skive med hvid kant og med *opadvendt spids.*

Til »forsigtigstrækning ender«.

»*Forsigtigstrækning ender*« (signal nr. 44) tilkendegiver, at kørsel med nedsat kørehastighed må ophøre, når hele toget har passeret signalet.

C. Standsignal for rangerforbud.

Nr. 45. »Forbirangering forbudt«.



Kvadratisk, blå skive.

Til »forbirangering forbudt«.

»*Forbirangering forbudt*« (signal nr. 45) tilkendegiver, at sporet bag signalet ikke må befares.

Signalet anvendes kun på stationer og opstilles midt i sporet.

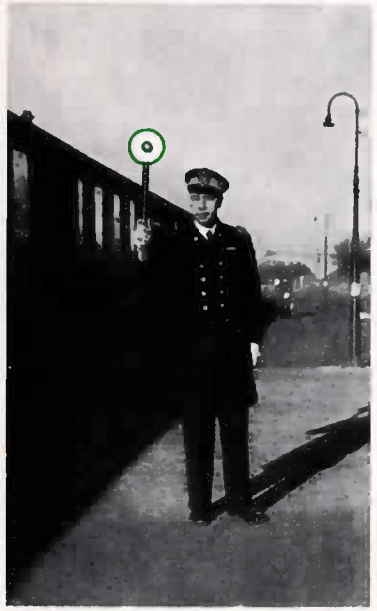
IX. Togafgangssignaler m. v.

Nr. 46 a. »Afgang«.

Signalstok.

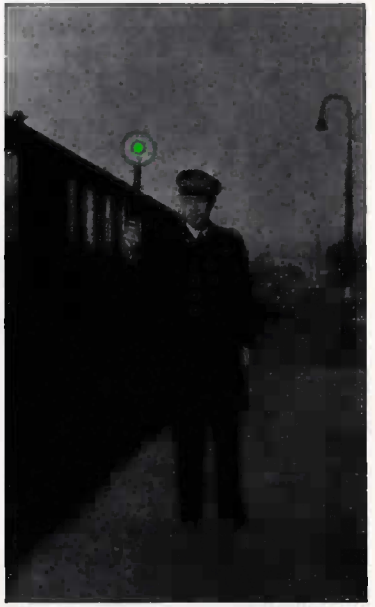
Signalstokken er en *kort stok med rund skive*, der på *forsiden er malet hvid med grøn kant*, og med en i midten af skiven anbragt lygte, som kan vise *grønt lys*.

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 »afgang« (alle former).

Signal »*afgang*« (signal nr. 46) tilkendegiver, at toget skal afgå, når arbejdet ved toget er endt, og afgangstiden er inde.

Signalet anvendes i følgende omfang:

- På togfølgestationer, bortset fra de i bilag 10 nævnte tilfælde.
- På stationer, der i tjenestekøreplanen er betegnet med △, i de tidsrum hvor stationen er betjent.

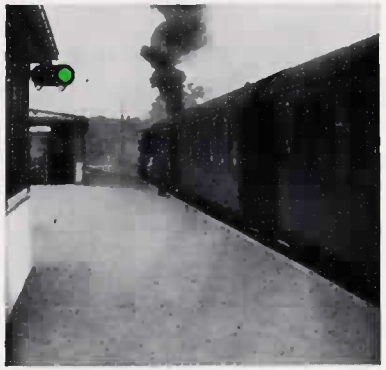
Signalet afgives af stationsbestyreren (stationspasseren) til togføreren og har kun betydning for denne. Kan signalet ikke gives på foreskreven måde, skal stationsbestyreren (stationspasseren) underrette togføreren herom og give ham mundtlig afgangsordre.

Til nr. 46 a.

Samtidig med, at signal nr. 46 a afgives, råber signalgiveren »*afgang*«. Hvis der holder flere tog samtidig på stationen, således at en forveksling er mulig, nævnes togets betegnelse før ordet »afgang«, f. eks. »*tog 443 afgang*«.

Signalstokken må ikke anvendes ved afsendelse af tog fra et spor, der er udstyret med fast lysafgangssignal, medmindre togføreren forud er underrettet herom.

Nr. 46 b. »Afgang«.
Fast lysafgangssignal.



Grønt lys, eventuelt med spornummer.

Nr. 47 a. »Kør«.
Håndsignal i forbindelse med fløjtesignal.

Dagsignal.

Med front mod lokomotivet udstrækker togføreren *den ene arm vandret* og fløjter *en lang og een eller flere korte toner.*

Natsignal.

Togføreren viser *grønt lys* mod lokomotivet og fløjter *en lang og een eller flere korte toner.*

Til nr. 46 b.

Et fast lysafgangssignal er anbragt ved det spor, det gælder for.

Ved afsendelse af tog fra et spor, der er udstyret med fast lysafgangssignal, må kun dette benyttes, medmindre togføreren forud er underrettet om, at afgangssignalet vil blive givet med signalstok.

Signal nr. 46 b må ikke anvendes, når to tog holder klar til afgang på samme spor. I så tilfælde gives signal nr. 46 a med togbetegnelse til det først afgående tog.

Til »kør« (alle former).

Signal »*kør*« (signal nr. 47) afgives af togføreren til lokomotivføreren og tilkendegiver, at toget skal køre. Signalet må dog ikke efterkommes, *medmindre* den for togets afgang eventuelt nødvendige signalgivning er foretaget eller er erstattet af anden udkørselstilladelse.

Når signal »*kør*« gives for et tog, der holder ved perron foran et automatisk mellembloksignal, der viser »*stop*« (signal nr. 1), skal toget rykke frem til den ved mellembloksignalet anbragte telefon.

Signalet afgives, når signal »*afgang*« (signal nr. 46) er modtaget, og arbejdet ved toget er endt og afgangstiden inde. Signal »*afgang*« bortfalder dog, såfremt ekspeditionsstedet er holdested hele døgnet, eller såfremt signal »*stationen ubetjent*« (signal nr. 48) er vist.

Hvis toget holder i et gennemkørselsspor på en af de i bilag 10 nævnte stationer, gives hverken signal »*afgang*« eller signal »*kør*«.

Til nr. 47 a.

Fløjtesignalet med to eller flere korte toner benyttes kun, når der på en almindelig mellemstation (d.v.s.

Nr. 47 b. »Kør«.
Brummersignal.

En lang og en kort tone.

Nr. 48. »Stationen ubetjent«.

Tre hvide lys i trekant
på trekantet baggrundsplade.

en station, hvis navn i tjenestekøreplanen er trykt med almindelige — ikke fede — typer) holder mere end eet tog. Fløjtesignalet med en lang og een kort tone gælder toget i det af de således benyttede hovedspor, som har det laveste spornummer, medens fløjtesignalet med en lang og to korte toner gælder toget i det af de benyttede hovedspor, som har det næstlaveste spornummer o.s.v.

Til nr. 47 b.

Signalet anvendes i elektriske tog og lyntog samt i andre tog, der er formeret af egentligt lyntogsmateriel. Det kan endvidere benyttes i andre tog, når muligheden herfor foreligger, og forholdene iøvrigt gør det ønskeligt.

Til »stationen ubetjent«.

Signal »*stationen ubetjent*« (signal nr. 48) tilkendegiver, at stationen fungerer som ubetjent holdested.

Signalet er anbragt ved gennemkørselssporet (-sporene) på stationer, der i tjenestekøreplanen er betegnet med △, og som i visse tidsrum er ubetjent.

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 »klokkesignaler«

Signalerne gives med klokkeværker.

Klokkesignalerne gives som *enkeltslag, dobbeltslag* eller *tredobbeltslag.*

Signalerne skal afgives således, at der imellem hver afgivelse af 5 slag (enkelte, dobbelte eller tredobbelte) gøres et ophold på ca. ¼ minut.

Til »meldingssignal for tog med ulige tognummer« og »meldingssignal for tog med lige tognummer«

»Meldingssignal for tog med ulige tognummer« (signal nr 49) og *»meldingssignal for tog med lige tognummer«* (signal nr 50) tilkendegiver, at et tog kan ventes, eller – på den signaliserende station – at et tog er ved at afgå. Signalerne afgives af stationerne umiddelbart forinden togafgang, og efter at afmelding er foretaget.

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 såvel lige som ulige numre, fastsættes en køreretning, for hvilken der afgives *»meldingssignal for tog med ulige tognummer«* uanset tognummeret, og *»meldingssignal for tog med lige tognummer«* gives da for alle tog i modsat retning. For arbejdstog og hjælpetog, der ikke går til næste station, og for arbejdskøretøjer gives intet meldingssignal.

Når på en enkeltsporet bane *»meldingssignal for tog med ulige tognummer«* og *»meldingssignal for tog med lige tognummer«* begge gives, forinden det først meldte tog har passeret vedkommende banestykke, eller når der er ringet for tog fra den modsatte side af den, hvorfra toget kommer, skal banepersonalet standse det kommende tog og meddele lokomotivføreren og togføreren årsagen til standsningen.

Nr. 54. »Alarmsignal«.

6 eller flere gange 5 slag.

Til »alarmsignal«.

»*Alarmsignal*« (signal nr. 54) tilkendegiver, at der på det pågældende banestykke er hændt noget usædvanligt, der kan medføre *fare,* f. eks. at der ved en fejl er kommet to tog imod hinanden på samme spor.

Når 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 må ikke gives, når faren forøges ved togenes standsning, altså f. eks. ikke når 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 på modtagne rangersignaler, se afsnit XVI B: Rangersignaler.

Til »giv agt«

»*Giv agt*« (signal nr 55) tilkendegiver, at lokomotivføreren vil henlede opmærksomheden på toget, f eks for at advare personer, der færdes på banen. Når det gives i skruebremsede tog, skal togpersonalet være opmærksom på, om det skulle blive efterfulgt af »*brems*« (signal nr 56).

Signalet skal gives i følgende tilfælde:

når »*giv agt*«-mærker passeres og da efter de i de forklarende bestemmelser til disse mærker indeholdte særlige forskrifter.

når anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, og da efter de »*Til VII, punkt 5*, givne forskrifter.

når adgangen fra perron til et holdende tog sker over et ind-, ud- eller gennemkørende togs togvej.

når et på fri bane standset tog vil tilbagekalde en udstillet dækningspost.

Til »brems«

»*Brems*« (signal nr 56) 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 på«

En lang og en kort tone.

Nr 60. »Færdig til indkørsel«

En kort og en lang tone.

Til »Fare«

»*F a r e*« (signal nr 57) tilkendegiver, at der foreligger en faresituation, og at toget derfor straks skal søges bragt til standsning ved betjening af bremsehaner og skruebremser.

Til »Løs bremsen«

»*L ø s b r e m s e n*« (signal nr 58) tilkendegiver, at alle bremser i toget skal løses.

Til »Skyd på«

»*S k y d p å*« (signal nr 59) gives ved togets afgang af togets lokomotivfører til underretning for et skydelokomotiv. Når dette signal er opfattet af føreren på skydelokomotivet, skal han – samtidig med, at han forsigtigt sætter i gang – gentage signalet, og først efter at have modtaget dette signal må togets lokomotivfører sætte i gang.

Til »Færdig til indkørsel«

»*F æ r d i g t i l i n d k ø r s e l*« (signal nr 60) tilkendegiver foran en station, at lokomotivføreren har bemærket, at indkørselssignalet viser »*s t o p*« (signal nr 1) og har forberedt sig på at bringe toget til standsning foran indkørselssignalet.

Signalet skal gives, når lokomotivføreren har iagttaget signal »stop« fra indkørselssignalet, men dog aldrig før lokomotivet har passeret afstandsmærket med én skive. Signalet skal om fornødent gentages, indtil der gives toget tilladelse til viderekørsel.

Nr 61. »Mandskab til hjælp«

To eller flere lange toner.

Til »mandskab til hjælp«.

Signal »*m a n d s k a b t i l h j æ l p*« (signal nr 61) tilkendegiver, at lokomotivføreren ønsker hjælp, f eks til betjening af en drejeskive, et sporskifte eller lignende.

Anvendt *under bremseprøve med trykluftbremsen* tilkendegiver det, at bremseledningen ikke er tæt, og at fejl derfor straks skal eftersøges. Signalet anvendes kun, såfremt de, der skal deltage i eftersøgningen, ikke alle befinder sig i nærheden af lokomotivet.

Anvendt *efter afgivelse af signal »k ø r«* (signal nr 47), men forinden togets igangsætning, tilkendegiver det, at et for togets afgang nødvendigt signal ikke er vist eller ikke kan ses fra lokomotivet.

Anvendt *efter standsning på fri bane* tilkendegiver det, at forreste mand af togpersonalet skal skynde sig hen til lokomotivet. Signalet skal altid afgives, når luftbremsen er sat i virksomhed uden lokomotivførerens foranledning.

B. Ringesignal

Nr 62. »Giv agt«

En *vedholdende ringning* med lokomotivets klokke.

Til »giv agt«

»*Giv agt*« (signal nr 62) tilkendegiver, at lokomotivføreren vil henlede opmærksomheden på toget for at advare personer, der færdes på eller ved sporet. Signalet anvendes navnlig på havnepladser og lignende steder.

XII. Kendingssignaler

A. Kendingssignaler for tog

Nr 63. »Almindeligt kendingssignal«

Hvidt lys

Til »kendingssignaler for tog«

Kendingssignaler for tog vises foran på togets forreste køretøj; på arbejdstog, der skydes af lokomotivet, og hvor forreste køretøj ikke er styrevogn, vises kendingssignalet dog bag på lokomotivet, og slutsignalet vises da foran på togets forreste køretøj.

Kendingssignalet ændres ikke under togets rangering på stationer, og det flyttes ikke, såfremt toget på fri bane føres tilbage.

Under rangering med toglokomotiver skal der vises hvidt lys i den ende af lokomotivet, hvor der ikke vises kendingssignal.

Lokomotivføreren er ansvarlig for tænding af kendingssignalerne.

Til »almindeligt kendingssignal«

»*Almindeligt kendingssignal*« (signal nr 63) vises af tog, som ikke skal føre andet kendingssignal.

Nr 64. »Kendingssignal for tog, som på dobbeltsporet bane kører på venstre spor«

Hvidt lys over rødt lys.

På elektriske tog vises lysene ved siden af hinanden.

Nr 65. »Særligt kendingssignal«

Hvidt lys over hvidt lys.

Til »kendingssignal for tog, som på dobbeltsporet bane kører på venstre spor«

»*Kendingssignal for tog, som på dobbeltsporet bane kører på venstre spor*« (signal nr 64) vises, når der på dobbeltsporet bane er etableret enkeltspordrift. Kendingssignalet vises på plantog, særtog, arbejdstog og hjælpetog, dog *ikke* på sneplovtog, hjælpetog på det banestykke, hvor hjælpen skal ydes, eller på tog, der føres tilbage.

Til »særligt kendingssignal«

»*Særligt kendingssignal*« (signal nr 65) vises af særtog, arbejdstog og hjælpetog.

Signalet vises dog ikke

- når nævnte tog skal føre »*kendingssignal for tog, som på dobbeltsporet bane kører på venstre spor*« (signal nr 64)
- af elektriske tog.

B. Kendingssignal for rangertræk

Nr 67. »Kendingssignal for rangertræk«

To hvide lys ved siden af hinanden i hver ende af lokomotivet.

Til »kendingssignal for rangertræk«

»*Kendingssignal for rangertræk*« (signal nr 67) vises på lokomotiver, der anvendes til rangertjeneste.

C. Kendingssignal for arbejdskøretøjer

Nr 68. »Kendingssignal for arbejdskøretøjer«

Dagsignal	Natsignal
Intet signal.	På enkeltsporet bane *rødt lys* såvel fremad som bagud. På dobbeltsporet bane *rødt lys* i den retning, hvorfra tog kan ventes på samme spor, og *hvidt lys* i modsat retning.

Til »kendingssignal for arbejdskøretøjer«

»Kendingssignal for arbejdskøretøjer« (signal nr 68) føres også på skinnecykler. Fremføres et arbejdskøretøj som tog, føres kendingssignal i henhold til bestemmelserne i afsnit XII, A.

På banestrækninger, hvor flere baner løber jævnsides, føres kendingssignalet efter de samme regler, men for at undgå, at et tog på andet spor standses af kendingssignalets røde lys, skal køretøjet sættes af spor og det røde lys dækkes i betimelig tid, før toget kan ventes. Hvis dette ikke kan lade sig gøre eller skønnes at medføre for store ulemper, er det dog tilladt alene at standse køretøjet og dække lysene under iagttagelse af fornøden agtpågivenhed.

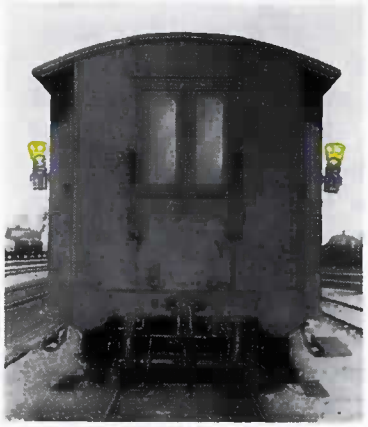
Skal der som natsignal vises rødt lys fremad, kan dette på motordrevne arbejdskøretøjer af hensyn til orienteringen suppleres med ét eller to hvide lys, der dog hverken ved placering eller lysstyrke må vanskeliggøre iagttagelsen af det røde lys.

Skal der som natsignal vises hvidt lys fremad, kan der på motorkøretøjer af hensyn til orienteringen føres to hvide lys fremad i stedet for ét.

XIII. Slutsignaler for tog

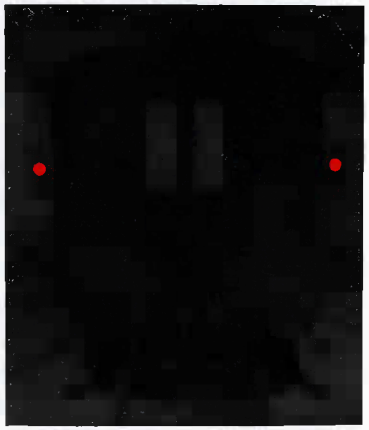
Nr 69. »Almindeligt slutsignal«

Dagsignal



På hver side af togets sidste køretøj *en gennembrudt, gul skive, som er sammenbygget med slutsignallygten.*

Natsignal



På hver side af togets sidste køretøj *hvidt blinklys* fremefter langs toget og *rødt blinklys* i modsat retning.

Til »slutsignaler for tog«

Slutsignaler anbringes på togets bageste køretøj.

Signalet flyttes ikke, såfremt toget på fri bane må føres tilbage.

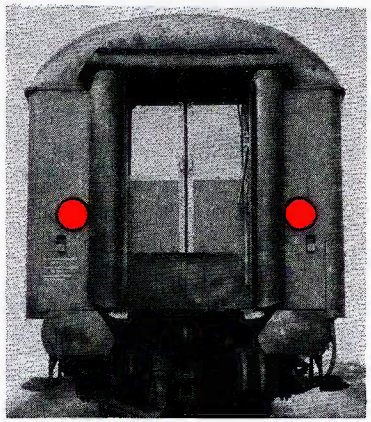
Skydes et tog frem af lokomotivet, og føres slutsignalet på forreste køretøj, kan der af hensyn til orienteringen anvendes hvidt lys fremad.

Til »almindeligt slutsignal«

»*Almindeligt slutsignal*« (signal nr 69) anbringes så vidt muligt på bageste ende af bageste køretøj. Kan signalet ikke på normal måde anbringes på togets bageste køretøj, skal der anvendes signalplanke.

Signalet anvendes på alle tog, der ikke kan føre »*særligt slutsignal*« (signal nr 70).

Nr 70. »Særligt slutsignal«



To *røde lys* bagud.

Til »særligt slutsignal«

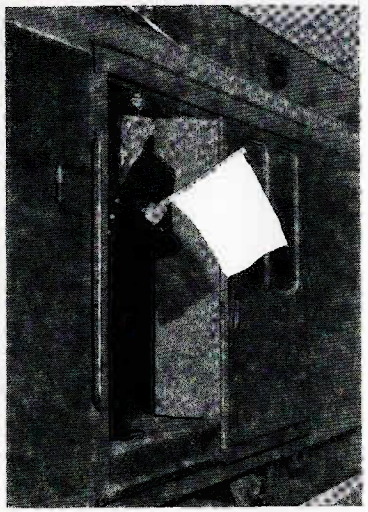
»*Særligt slutsignal*« (signal nr 70) anvendes af tog, hvor bageste køretøj er udstyret med frontlanterner eller indbyggede slutsignallygter.

Såfremt togets bageste køretøj er en motorvogn eller styrevogn, som ikke er udstyret med to frontlanterner ved siden af hinanden, er det tilladt kun at vise ét rødt lys bagud.

XIV. Underretningssignaler på vogne

Nr 76. »Færdig i pakvognen«

Dagsignal



Hvidt flag
vist fra pakvognen.

Natsignal

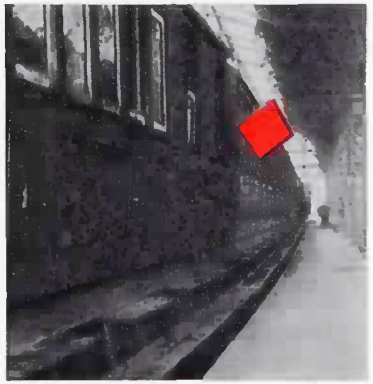
Hvidt lys
vist fra pakvognen
mod togføreren.

Til »færdig i pakvognen«

»*Færdig i pakvognen*« (signal nr 76) 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



Rødt flag
vist fra begge sider af en vogn i toget.

Natsignal

Rødt lys
vist fremad og bagud fra begge sider af en vogn i toget.

Nr 78. »Ranger forsigtigt med vognen«

Dagsignal

Brandgult flag
vist fra begge sider af en vogn.

Natsignal

Brandgult lys
vist fremad og bagud fra begge sider af en vogn.

Til »flytning af vogne forbudt«

»*Flytning af vogne forbudt*« (signal nr 77) tilkendegiver, at vognene under ingen omstændigheder må sættes i bevægelse, samt at rangering hen imod den togdel, hvorfra signalet vises, skal foregå med stor forsigtighed.

Signalet anvendes kun på vogne, der er indlemmet i tog, som er afbremset eller har forspændt lokomotiv, jf afsnit XXI, B.

Signalet anbringes af togpersonalet, men kan dog bortfalde, når der på anden måde er tilvejebragt sikkerhed mod vognens flytning.

Til »ranger forsigtigt med vognen«

»*Ranger forsigtigt med vognen*« (signal nr 78) tilkendegiver, at rangering med eller mod vognen skal foregå med forsigtighed, fordi der opholder sig personale i denne.

Signalet kan anvendes på postvogne, godsvogne, hvori der befinder sig postpersonale, bygningsvogne, værkstedsvogne og lignende specialvogne, der *ikke* er indlemmet i tog.

Signalet anbringes af det i vognen værende personale.

XV.
(bortfaldet)

XVI. Håndsignaler

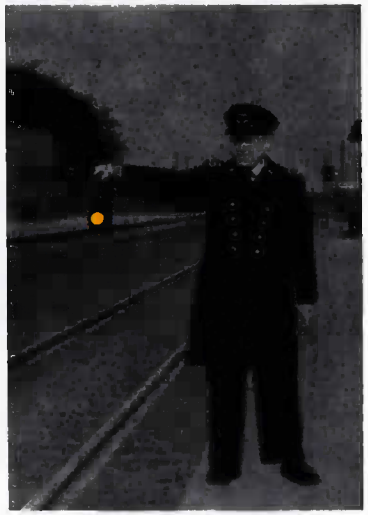
A. Almindelige håndsignaler

Nr 81. »Underretning følger«

Dagsignal

Signalgiveren står med front mod det kommende tog og rækker *den mod sporet vendende arm lodret i vejret.*

Natsignal



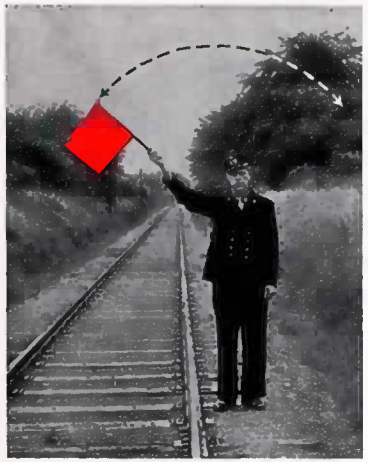
Signalgiveren viser *brandgult lys* mod det kommende tog.

Til »underretning følger«

Signal *»underretning følger«* (signal nr 81) tilkendegiver, at lokomotivføreren skal have overrakt en meddelelse, og at togets hastighed derfor skal nedsættes, således at overrækkelse af meddelelsen kan finde sted. Hvis der ikke modtages nogen meddelelse, skal toget bringes til standsning.

Nr 82. »Stop«

Dagsignal



Signalgiveren står med front mod det kommende tog og bevæger *rødt flag fra side til side* over hovedet.

Hvis rødt flag ikke haves ved hånden, rækker signalgiveren *begge arme i vejret* og bevæger dem skiftevis *hen imod og bort fra hinanden.*

Natsignal

Signalgiveren står med front mod det kommende tog og bevæger *rødt lys i kreds.*

Hvis rødt lys ikke haves ved hånden, bevæges *andet lys i kreds.*

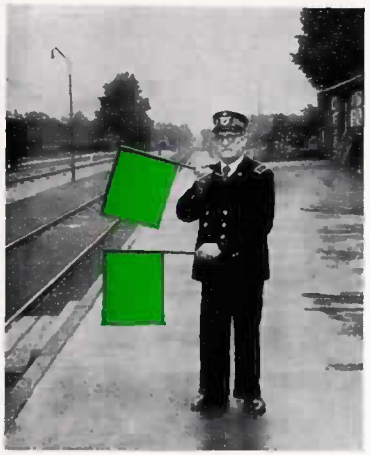
Til »stop«.

Håndsignal »*stop*« (signal nr. 82) tilkendegiver, at toget skal standse, inden det når signalet. Når toget er standset, vil lokomotivføreren straks af signalgiveren blive underrettet om årsagen til signalets afgivelse.

Når signalet er suppleret med *knaldsignal* (signal nr. 37), afgives sidstnævnte signal normalt 200 m foran håndsignalet, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog normalt 400 m foran dette.

Nr. 84. »Kør igennem«.

Dagsignal.



Signalgiveren står med front mod det kommende tog og viser *to grønne flag* mod sporet lodret over hinanden.

Natsignal.

Signalgiveren viser *to grønne lys* lodret over hinanden i ca. ½ m indbyrdes afstand mod det kommende tog.

Til »kør igennem«

Håndsignal »*kør igennem*« (signal nr 84) tilkendegiver i forbindelse med signal »*kør*« (signal nr 2) fra et indkørselssignal, at der er frit gennem stationen.

Signalet vises fra perronen og benyttes på stationer uden udkørselssignal og uden gennemkørselsangivelse på indkørselssignalet.

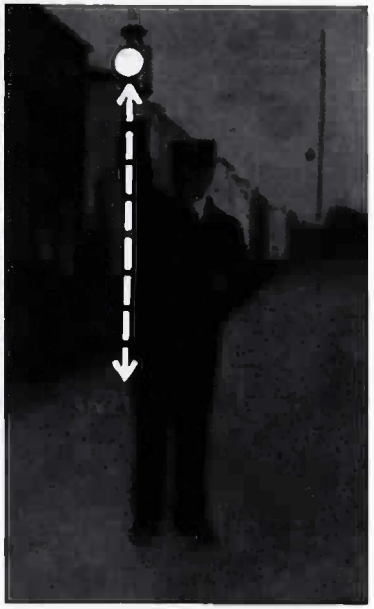
B. Rangersignaler

Nr 85 a. »Frem«
Håndsignal

Dagsignal

Signalgiveren bevæger *den ene arm op og ned.*

Natsignal



Signalgiveren bevæger *hvidt lys op og ned.*

Nr 85 b. »Frem«
Fløjtesignal

En kort tone.

Til »rangersignaler«

Rangersignaler fra rangerlederen til lokomotivføreren gives enten *ved håndsignal alene* eller *ved håndsignal i forbindelse med fløjtesignal*, og rangerlederen skal under signalgivningen *gøre front* mod lokomotivet.

Når lokomotivføreren har opfattet rangersignalet, skal han svare ved at *gentage signalet med lokomotivfløjten.* Ved rangering med lokomotiver, der anvendes til rangertjeneste, kan reglen fraviges således, at der svares ved en enkelt fløjtetone, dog ikke ved rangering på en færges område, hvor der altid skal svares ved at gentage signalet.

Hvor lokomotivføreren selv er rangerleder, f eks på driftsdepotets (depotværkstedets) område, gives signalerne nr 85 (»*f r e m*«) og nr 86 (»*t i l b a g e*«) med lokomotivfløjten forinden hver frem- henholdsvis tilbagegående rangerbevægelse.

Fløjtesignalerne kan, hvor særlige forhold gør det ønskeligt, erstattes med andre tilsvarende lydsignaler (hornsignaler).

Lydsignalerne skal afgives således, at korte og lange toner ikke kan forveksles.

Til »frem« og »tilbage«

Signal nr 85 (»*f r e m*«) tilkendegiver, at lokomotivet skal trække.

Signal nr 86 (»*t i l b a g e*«) tilkendegiver, at lokomotivet skal skyde.

Har lokomotivet vogne såvel forpå som bagpå, tilkendegiver signal nr 85, at lokomotivet skal køre forlæns, og signal nr 86, at lokomotivet skal køre baglæns.

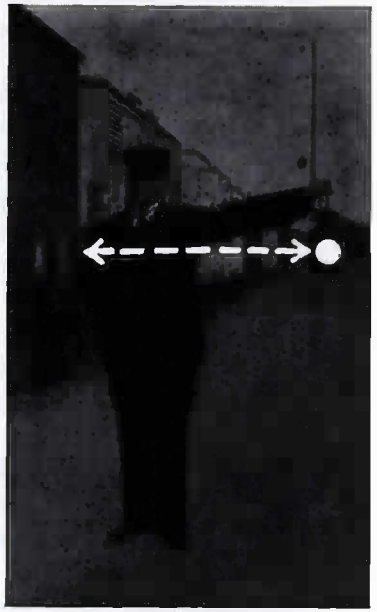
Nr 86. »Tilbage«

a. Håndsignal

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 på det givne tidspunkt betjener motoren. På motorkøretøjer med førerrum i midten samt på traktorer er forenden markeret ved gule striber.

Ved rangering på en færges område tilkendegiver signal »*frem*« (signal nr 85) dog altid, at der skal køres i retning fra færge mod land, og signal »*tilbage*« (signal nr 86), at der skal køres i retning fra land mod færge.

Nr 87. »Langsomt«

a. Håndsignal.

Dagsignal.

Signalgiveren holder *den ene arm* i vejret.

Natsignal.

Signalgiveren viser *med oprakt arm stillestående hvidt lys.*

b. Fløjtesignal.

En lang tone.

Til »langsomt«.

Signal »*langsomt*« (signal nr. 87) tilkendegiver, at rangerbevægelsens hastighed skal nedsættes.

Nr. 88 a. »Stop«.

Håndsignal.

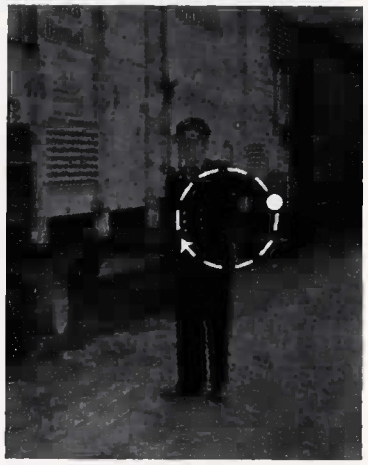
Dagsignal.

Signalgiveren rækker *den ene arm i vejret* og bevæger den *hurtigt fra side til side*

eller

rækker *begge arme i vejret* og bevæger dem skiftevis *hen imod og bort fra hinanden.*

Natsignal.



Signalgiveren bevæger *hvidt lys i kreds.*

Hvis hvidt lys ikke haves, bevæges *andet lys i kreds.*

Nr. 88 b. »Stop«.

Fløjtesignal.

Tre korte toner.

Til »stop«.

Signal »*s t o p*« (signal nr. 88) tilkendegiver, at rangerbevægelsen skal standses.

Gentages fløjtesignalet, tilkendegiver det, at en fare-situation foreligger.

I faretilfælde bør håndsignalet i mørke vises med *rødt lys,* såfremt dette kan ske uden at sinke signalets afgivelse.

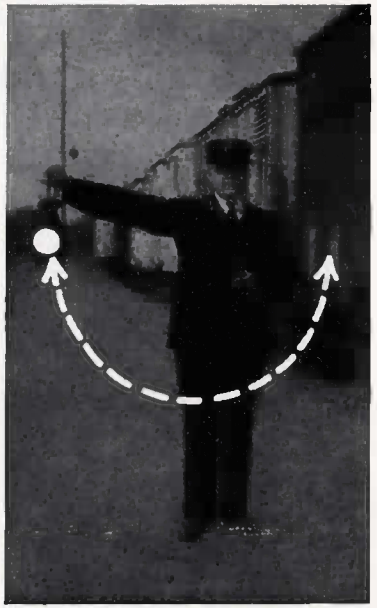
Nr. 89 a. »Stød«.

Håndsignal.

Dagsignal.

Signalgiveren fører *begge hænder fra brystet ud til siderne.*

Natsignal.



Signalgiveren svinger *med udstrakt arm hvidt lys* i nedadvendt halvbue.

Nr. 89 b. »Stød«.

Fløjtesignal.

En kort og en lang tone.

Til Nr. 89.

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

C. Haandsignal for Sporskiftning.

Nr. 90. »Skift Sporskiftet«.

Dagsignal.

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

Natsignal.

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

D. Håndsignaler og lyssignaler mellem lokomotivpersonalet og øvrigt personale ved toget

Nr 92. »Bremseprøven kan begynde«

Dagsignal

Signalgiveren rækker *den ene arm lodret i vejret.*

Natsignal

Signalgiveren bevæger *hvidt lys i kreds.*

Til »bremseprøven kan begynde«

»*Bremseprøven kan begynde*« (signal nr 92), der vises på samme måde som håndsignal »*bremseprøven afsluttet*« (signal nr 95 a), tilkendegiver,

når det gives til lokomotivføreren af den, der samler bremseledningen, at dette arbejde er fuldført,
når det gives fra lokomotivføreren til bremseprøveren eller fra forreste til bageste mand, der deltager i bremseeftersynet, at eftersynet kan begynde.

Hvor der er anbragt bremseprøvesignaler (daglyssignaler på en baggrundsskærm, der forneden og foroven ender i en spids), sker sidstnævnte meddelelse fra forreste til bageste mand ved tænding af en »klar«-lampe anbragt ved hvert betjeningssted for daglyssignalerne.

Modtagelsen af signal »*bremseprøven kan begynde*« bekræftes på følgende måde:

af lokomotivføreren ved gentagelse af signalet,
af bremseprøveren ved afgivelse af signal »*brems med trykluftbremsen*« (signal nr 93).

Nr 93 a. »Brems med trykluftbremsen«
Håndsignal

Dagsignal

Signalgiveren rækker *begge arme i vejret og slår hænderne sammen over hovedet.*

Natsignal

Signalgiveren fører *hvidt lys opefter i en halvcirkel til højre og derefter lodret ned.*

Nr 93 b. »Brems med trykluftbremsen«
Daglyssignal

Ét hvidt lys.

Til »brems med trykluftbremsen«

»*Brems med trykluftbremsen*« (signal nr 93) tilkendegiver, at der skal foretages en bremsning fra lokomotivet. Signalet gives til lokomotivføreren af bremseprøveren.

Håndsignalet repeteres af lokomotivføreren – for dagsignalets vedkommende ved, at han fører den ene hånd op over hovedet.

Signalet benyttes endvidere af bremseprøveren for at tilkendegive, at denne har forstået signal »*bremseprøven kan begynde*« (signal nr 92) afgivet af lokomotivføreren.

Nr 94 a. »Løs trykluftbremsen«
Håndsignal

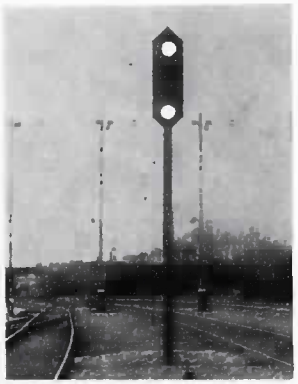
Dagsignal

Signalgiveren udstrækker *begge arme vandret.*

Natsignal

Signalgiveren giver en række *blink med hvidt lys hurtigt efter hinanden* ved at dreje lygten.

Nr 94 b. »Løs trykluftbremsen«
Daglyssignal



To hvide lys.

Til »løs trykluftbremsen«

»*Løs trykluftbremsen*« (signal nr 94) tilkendegiver, at bremsen skal løses fra lokomotivet. Signalet gives til lokomotivføreren af bremseprøveren.

Håndsignalet repeteres af lokomotivføreren – for dagsignalets vedkommende ved, at han udstrækker den ene arm vandret.

Nr 95 a. »Bremseprøven afsluttet«
Håndsignal

Dagsignal

Signalgiveren rækker *den ene arm lodret i vejret.*

Natsignal

Signalgiveren bevæger *hvidt lys i kreds.*

Nr 95 b. »Bremseprøven afsluttet«
Daglyssignal

Tre hvide lys.

Til »bremseprøven afsluttet«

»*Bremseprøven afsluttet*« (signal nr 95) tilkendegiver, når det gives fra bremseprøveren til lokomotivføreren eller til togføreren, at bremseprøven er afsluttet.

Håndsignalet vises på samme måde som »*bremseprøven kan begynde*« (signal nr 92).

Når signalet gives til lokomotivføreren, gentages det af denne.

Daglyssignalet erstatter den mundtlige melding fra togfører til stationsbestyrer om prøvens afslutning.

Nr 98. Bortfaldet

Nr 99 a. »Stop«
Håndsignal

Dagsignal

Signalgiveren rækker *den ene arm i vejret* og bevæger den *hurtigt fra side til side*
eller
rækker *begge arme i vejret* og bevæger dem skiftevis *hen imod og bort fra hinanden.*

Natsignal

Signalgiveren bevæger *hvidt lys i kreds.*

Hvis hvidt lys ikke haves, bevæges *andet lys i kreds.*

Nr 99 b. »Stop«
Fløjtesignal

Tre korte toner.

Nr 99 c. »Stop«
Brummersignal

Tre korte toner.

Til »stop«.

Signal »*s t o p*« (signal nr 99) tilkendegiver, at toget straks skal bringes til standsning. Det kan i tog med brummerledning gives som signal nr 99 c.

Gentages fløjte- eller brummersignalet, tilkendegiver det, at en faresituation foreligger.

I faretilfælde bør håndsignalet i mørke vises med *rødt lys,* såfremt dette kan ske uden at sinke signalets afgivelse.

XVII. Faste mærker

Nr 101 a. »Giv agt«.

Rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »*GIV AGT*«.

Nr 101 b. »Giv agt«.

Rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »*GIV AGT*« samt rød skråstreg.

Til »giv agt«

Mærket er anbragt på en stander umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen.

Til nr. 101 a

Mærket tilkendegiver, at lokomotivføreren *altid* skal give lydsignal »*giv agt*« (signal nr. 55), når han passerer mærket.

Til nr. 101 b

Mærket tilkendegiver, at lokomotivføreren *i usigtbart vejr* skal give lydsignal »*giv agt*« (signal nr. 55), når han passerer mærket.

Nr. 102. »Kendingsmærke for brandfarlige strækninger«

En ca. 0,7 m høj pæl, som er malet *brandgul*, og hvorpå er befæstet en plade, hvis forside er *brandgul med sort kant* og forsynet med *bogstavet »B«* i *sort farve*. Bagsiden er *brandgul*.

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 således, at forsiden vender mod toget.

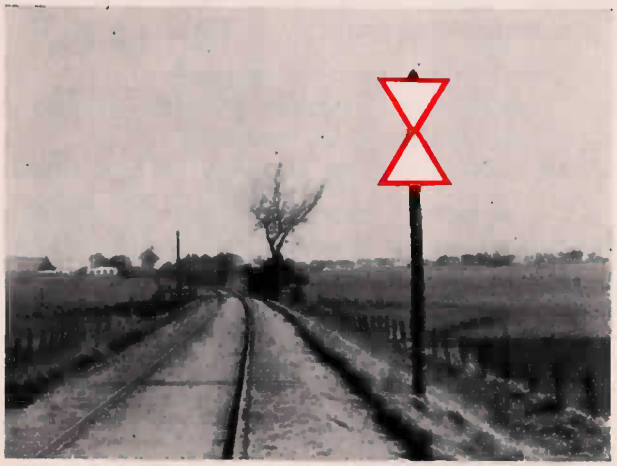
Den brandfarlige strækning ophører, når mærket for den modgående retning passeres.

Opstilles mærket foran eller på en bro, tilkendegiver det, at der af hensyn til faren for ildspåsættelse af brodæk eller brotømmer ikke må rages i fyret under kørsel mellem mærkerne.

Nr. 103. »Kendingsmærke for holdesteder uden sidespor og uden hovedsignaler«.

To hvide kryds anbragt over hinanden.

Nr. 104. »Kendingsmærke for holdesteder med sidespor, men uden hovedsignaler«.



To trekantede, hvide skiver med rød kant anbragt over hinanden med spidserne mod hinanden.

Til »kendingsmærke for holdesteder uden sidespor og uden hovedsignaler«

Mærket tilkendegiver tilstedeværelsen af et holdested uden sidespor og uden hovedsignaler 500 m bag ved mærket.

Mærket er anbragt på 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 på anden måde har let ved at orientere sig.

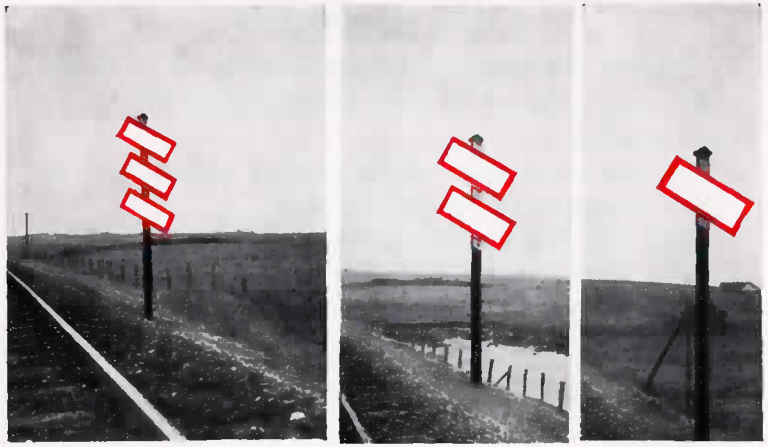
Til »kendingsmærke for holdesteder med sidespor, men uden hovedsignaler«

Mærket tilkendegiver tilstedeværelsen af et holdested uden hovedsignaler, hvis yderste sporskifte ligger 500 m bag ved mærket.

Mærket er anbragt på en stander umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen.

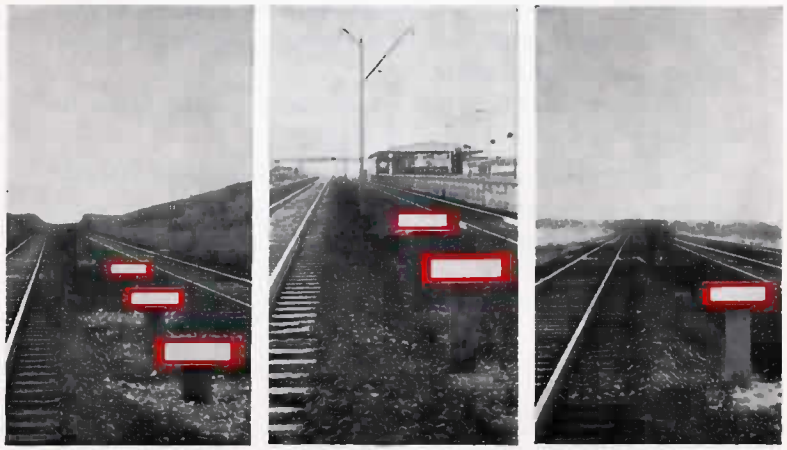
Man kan dog undlade mærkets anbringelse enkelte steder, hvor opstillingen er vanskelig, og hvor man iøvrigt på anden måde har let ved at orientere sig.

Nr 105 a. »Almindelige afstandsmærker«



Skråstillede, reklangulære, hvide skiver med rød kant.

Nr 105 b. »Lave afstandsmærker«



Vandretstillede, reklangulære hvide skiver med rød kant.

Til »afstandsmærker« (alle former)

Afstandsmærker (signal nr 105 a og 105 b) tilkendegiver afstanden til førstkommende hovedsignal, henholdsvis venstresporsignal, for pågældende køreretning.

Mærkerne opstilles foran indkørselssignaler og venstrespor-indkørselssignaler samt foran hovedsignaler og venstresporsignaler på fri bane; i særlige tilfælde kan der opstilles afstandsmærker foran stationsbloksignaler for indkørsel. Der opstilles – særskilt for hvert spor – 3 mærker med 1, 2 henholdsvis 3 skiver således, at mærket med 1 skive opstilles 1200 m, mærket med 2 skiver 800 m og mærket med 3 skiver 400 m foran pågældende signal.

Et eller flere af mærkerne bortfalder dog, såfremt de ved at opstilles i foreskreven afstand ville komme til at stå på et område, som dækkes af indkørselssignaler, eller ville komme til at stå foran et andet hovedsignal eller venstresporsignal for samme køreretning. Endvidere kan man undlade at anbringe et mærke enkelte steder, hvor anbringelsen er vanskelig, og hvor man i øvrigt på anden måde har let ved at orientere sig.

Mærkerne er anbragt umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen. For så vidt de står sammen med et fremskudt signal, opstilles de dog i almindelighed til højre for og foran dette.

Lave afstandsmærker benyttes kun på steder, hvor der ikke er plads til almindelige afstandsmærker, som f eks foran venstresporsignaler eller hvor flere baner løber jævnsides.

Nr 106. »Kendingsmærke for togvej med kort forløb«

Rektangulær, hvid skive med rød kant.

Til »kendingsmærke for togvej med kort forløb«

Mærket tilkendegiver, at lokomotivføreren skal nedsætte hastigheden således, at toget under alle forhold med sikkerhed kan standses senest ved togvejens endepunkt, som er markeret ved et signal, der viser »*stop*« (signal nr 1 eller 20) eller »*forbikørsel forbudt*« (signal nr 23), eller ved et »*almindeligt stopmærke*« (signal nr 108).

På mærket er med tal angivet afstanden i meter fra mærket til togvejens endepunkt.

Mærket er forsynet med en lysreflekterende belægning.

Mærket anbringes umiddelbart til højre for det spor, det gælder for, ud for det sted, hvor pågældende togvejsspor éntydigt begynder.

Mærket har ingen betydning for tog, der får signal til afkortet togvej.

Nr 107. »Rangergrænsemærke«

Kvadratisk, på spidsen stillet hvid skive med rød kant.

Til »rangergrænsemærke«

1. Hvor mærket vender *ind imod stationen,* tilkendegiver det grænsen, ud over hvilken der ikke må rangeres i hovedsporene, medmindre der er givet lokomotivføreren fribaneordre eller anden skriftlig tilladelse, jf RR.

Mærket er normalt anbragt 50–150 m inden for indkørselssignalet og umiddelbart til højre for det udgående hovedspor set fra stationen.

Hvor afstanden mellem indkørselssignalet og stationens yderste sporskifte er unormalt stor, eller hvor det undtagelsesvis måtte være ønskeligt af andre grunde, kan mærket være anbragt mere end 150 m inden for indkørselssignalet. Mærket belyses i så fald i mørke.

Hvor sporafstanden mellem det indgående og det udgående hovedspor er unormalt stor ud for indkørselssignalet, f eks som følge af sporudfletning eller mellemliggende spor, anbringes der et mærke til højre for hvert af de to hovedspor set fra stationen. Mærket ved det indgående hovedspor belyses i mørke, hvis det er anbragt mere end 150 m inden for indkørselssignalet. Mærket ved det udgående hovedspor belyses altid i mørke.

2. Hvor mærket vender *ud imod fri bane,* tilkendegiver det grænsen, forbi hvilken *tog ad venstre spor* ikke må føres uden særlig tilladelse.

På stationer opstilles et sådant mærke kun, hvor sporafstanden mellem det indgående og det udgående hovedspor er unormalt stor ud for indkørselssignalet, f eks som følge af sporudfletning eller mellemliggende spor. Mærket anbringes 50 m uden for det mod stationen vendende rangergrænsemærke for det udgående hovedspor og umiddelbart til højre for dette spor set fra fri bane. Mærket belyses i mørke, når der ventes tog ad venstre spor. Sådanne tog skal indrangeres fra mærket.

Nr 108. »Almindeligt stopmærke«

Lodretstillet, rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »STOP« i røde bogstaver.

Nr 109. »Stopmærke for elektrisk tog«

Rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »EL. TOG STOP« i *røde* bogstaver.

På fri bane på dobbeltsporede strækninger, hvor der ikke er opstillet venstresporsignaler, opstilles endvidere rangergrænsemærke i forbindelse med dækningssignaler. Mærket anbringes foran det pågældende farepunkt set fra tog, der nærmer sig ad venstre spor. Mærket vender bort fra farepunktet og belyses ikke i mørke. Tog ad venstre spor skal fra mærket rangeres forbi såvel farepunktet som dækningssignalet efter de for pågældende sikringsanlæg gældende regler, medmindre der er givet toget skriftlig forbikørselstilladelse på formular S 101, jf bilag 6.

3. Mærket kan også anvendes til at angive grænserne mellem stationsplads, havnebane og havneplads. I sådanne tilfælde vises mærket til begge sider.

Til »almindeligt stopmærke«

1. Hvor mærket er anbragt *foran en sporstopper*, tilkendegiver det grænsen, ud over hvilken tog- eller rangerbevægelser *ikke* må foretages.

Mærket er normalt anbragt to meter foran sporstopperen og enten midt i sporet eller til højre for dette.

2. Hvor mærket er anbragt *andetsteds* i et togvejsspor, tilkendegiver det, hvor et indkørende tog *senest* skal være bragt til standsning, således at eventuel videre fremføring skal ske ved rangering.

Mærket er da opstillet umiddelbart til højre for eller over det spor, det gælder for.

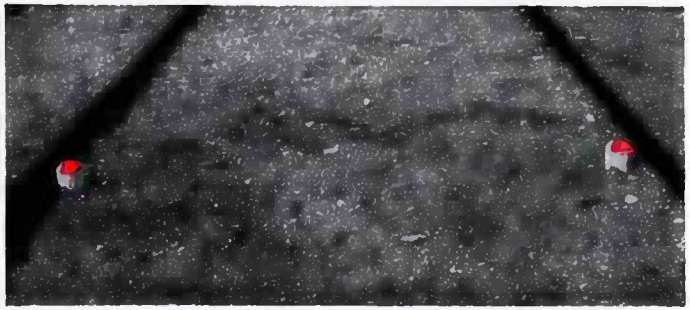
3. Mærket er forsynet med en lysreflekterende belægning, således at det fremtræder ens ved dag og ved nat.

Til »stopmærke for elektrisk tog«

Mærket tilkendegiver grænsen, ud over hvilken tog- eller rangerbevægelser med elektriske tog ikke må foretages, idet køreledningen ophører.

Mærket anvendes kun på stationer og er anbragt umiddelbart til højre for eller over det spor, det gælder for.

Nr 110. »Frispormærke«



Lave, hvide mærker med rød påmaling.

Nr 111. »Grænsemærke mellem driftsdepotets (depotværkstedets) og stationens område«

Lav, rund, hvid pæl foroven skråt afskåret fra to sider og *med en rød stribe* tværs over ryggen.

Til »frispormærke«

Mærket tilkendegiver, hvor langt et køretøj (pufferne) kan føres frem på 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 bestå af en aflang klods eller lignende, der er anbragt midt imellem sporene, eller af to porcelænsklokker, der er anbragt mellem sporene tæt op til skinnernes udvendige sider.

Til »grænsemærke mellem driftsdepotets (depotværkstedets) og stationens område«

Mærket tilkendegiver grænsen mellem det sporområde, på hvilket rangeringen ledes af stationspersonalet, og det sporområde, på hvilket rangeringen ledes af driftsdepotets (depotværkstedets) personale.

Pælen anbringes med ryggen vinkelret på sporet.

Nr 112. »Kendingsmærke for perron ved trinbrætter«

Lodretstillet, rektangulær, hvid skive med *rød* kant.

Nr 113. »Fremskudt signal følger«

Rektangulært, gult skilt med bogstavet »F« i *sort*, anbragt på eller umiddelbart ved et hovedsignal.

Til »kendingsmærke for perron ved trinbrætter«

Mærket tilkendegiver, hvor perronen ved et trinbræt er beliggende.

Mærket er anbragt umiddelbart foran perronen til højre for sporet set i køreretningen.

Mærket anbringes ikke ved trinbrætter på elektrificerede strækninger.

Til »fremskudt signal følger«

Mærket tilkendegiver, at det efterfølgende hovedsignal er suppleret med fremskudt signal.

Mærket anvendes kun på de i bilag 8 anførte strækninger.

Nr 114 a. »Standsningsmærker«

Reklangulær, hvid skive
med bogstav »S« eller tal i *sort*.

Nr 114 b. »Standsningsmærker«

Reklangulær, rød/hvid skive.

Til »standsningsmærker«

Mærket angiver et driftsmæssigt eller ekspeditionsmæssigt standsningssted.

På elektrificerede strækninger kan mærket foroven være forsynet med nummeret på det sporisolationsafsnit, ved hvilket mærket er anbragt.

Mærket er normalt opstillet umiddelbart til højre for det spor, det gælder for, og belyses normalt ikke i mørke, men det kan være forsynet med lysreflekterende belægning.

Et mærke med bogstav »S« gælder for tog af enhver længde. Et mærke med tal gælder for tog, der består af det pågældende antal køretøjer (inklusive trækkraften).

Til nr 114 a

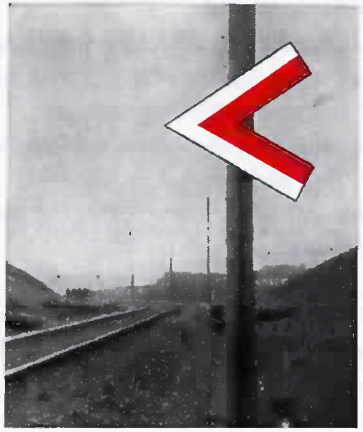
Mærket betyder følgende:

- *mærke foran et signal*
  Tog, der skal standse foran signalet, skal standse senest med førerpladsen ud for mærket.
- *mærke foran en overkørsel*
  Tog, der skal standse ved perron, inden overkørslen passeres, skal standse senest med førerpladsen ud for mærket.
- *mærke ved en perron*
  Tog, der skal ekspederes ved perron, skal standse med førerpladsen ud for mærket.

Til nr 114 b

Mærket har indtil videre ingen betydning.

Nr 115. »Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed«



En *rød* og *hvid* pilespids, der peger mod sporet.

Nr 116. »Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed«

Rektangulært *gult* skilt med *bogstavet* »*O*« i *sort*, anbragt på eller ved et hovedsignal, et perronudkørselssignal eller et venstresporsignal.

Til »kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed«

»*Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed*« (signal nr 115) tilkendegiver,

at der *i den i bilag 5 nævnte afstand* følger *en eller flere* overkørsler, der er sikret med et automatisk anlæg, som *ikke* er i afhængighed med signalgivning fra hovedsignaler eller perronudkørselssignaler.

Mærket er anbragt på en stander umiddelbart til højre for sporet.

Til »kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed«

»*Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed*« (signal nr 116) tilkendegiver,

at der efter mærket følger en overkørsel, der er sikret med automatiske bomanlæg, som er i afhængighed med det hovedsignal, perronudkørselssignal eller venstresporsignal, ved hvilket mærket er anbragt.

Nr 117. *»Mærke for kørsel med begrænset hastighed«*

Cirkulær, hvid skive med *rød* kant.

Nr 118. *»Grænsemærke mellem sikret og usikret sporområde«*

Kvadratisk, på spidsen stillet hvid skive med *gul kant.*

Til »mærke for kørsel med begrænset hastighed«

Mærket har kun betydning i forbindelse med signal nr 2 g (*»kør«* med begrænset hastighed) og tilkendegiver, at hastigheden fra indkørselssignalet til det normale standsningssted ikke må overskride den på skiven anførte hastighed.

Mærket anbringes på indkørselssignaler, der kan vise signal nr 2 g, og som ikke er forsynet med hastighedsviser.

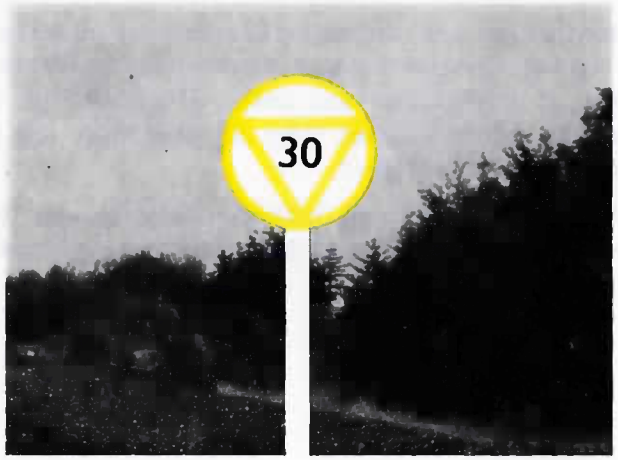
Til »grænsemærke mellem sikret og usikret sporområde«

Mærket tilkendegiver grænsen mellem det sporområde på stationen, hvor rangering er sikret ved dværgsignaler (perronudkørselssignaler), og det øvrige sporområde.

Mærket er forsynet med en lysreflekterende belægning.

Mærket anbringes normalt umiddelbart til højre for det spor, det gælder for.

Nr 119. »Hastighedsnedsættelse i udkørselsenden«



Cirkulær, hvid skive med *gul kant* og med en *åben, gul trekant* med *hastighedstal i sort.*

Til »hastighedsnedsættelse i udkørselsenden«

Mærket, der kun har betydning for gennemkørselssporet, tilkendegiver, at den tilladte hastighed i hele eller en del af udkørselsenden (efter det normale standsningssted) er lavere end i indkørselsenden.

Tallet på mærket angiver den laveste hastighed, der er fastsat for nogen del af udkørselsenden.

Mærket anvendes kun på stationer med hastighedsviser og anbringes foran indkørselssignalet eller foran et stationsbloksignal for indkørsel.

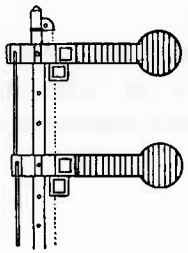
Hvis det er påkrævet at tilkendegive, hvilket spor eller banelinie mærket gælder for, er dette angivet med sort arabertal, henholdsvis sorte bogstaver, på et under skiven anbragt hvidt skilt.

XVIII. Signalformer, som efterhånden bortfalder

A. Hovedsignaler

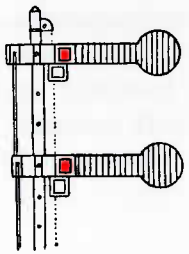
Nr 201. »Stop« (Udkørsel forbudt fra alle spor)

Dagsignal



Armene *vandrette.*

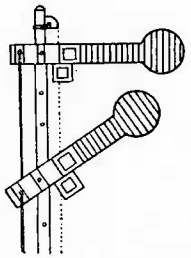
Natsignal



Røde lys over hverandre.

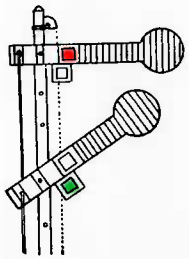
Nr 202. »Kør« (Udkørsel tilladt fra togvejssporet længst til højre)

Dagsignal



Nederste arm *skråt opad.*
De andre arme *vandrette.*

Natsignal



Nederste lys *grønt.*
De andre lys *røde.*

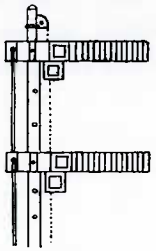
Til A

For signalernes betydning gælder de i afsnit I A angivne bestemmelser, dog med den undtagelse, at udkørselssignalerne fra forskellige spor til samme banelinie her er samlede på en fælles mast. Nederste arm gælder da for togvejen længst til højre og den næstnederste arm for togvejen umiddelbart til venstre for denne og så fremdeles.

B. Togvejssignaler

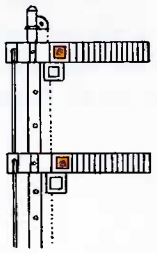
Nr 203. »Ingen togvej farbar for tog«

Dagsignal



Armene *vandrette.*

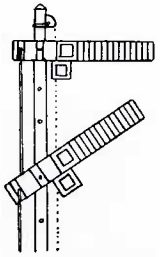
Natsignal



Brandgule lys over hverandre.

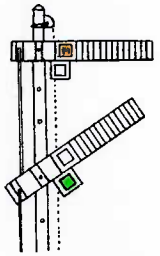
Nr 204. »Togvejen farbar for tog« (Kørsel tilladt på togvejssporet længst til højre)

Dagsignal



Nederste arm *skråt opad.*
De andre arme *vandrette.*

Natsignal



Nederste *lys grønt.*
De andre *lys brandgule.*

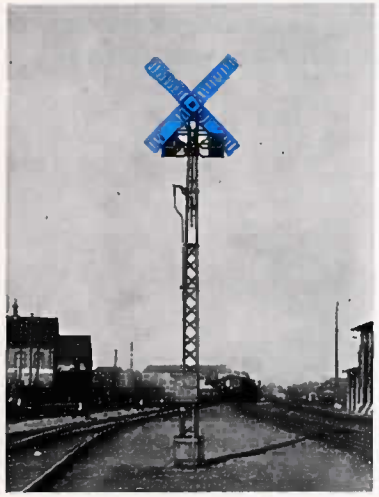
Til B.

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 på en fælles mast. Nederste arm gælder da for togvejen længst til højre og den næstnederste arm for togvejen umiddelbart til venstre for denne og så fremdeles.

C. Mastesignaler for rangering.

Nr. 213 a. »Rangering forbudt«.
Dobbeltarmsignal.

Dagsignal.



Krydsede, blå arme.

Natsignal.

Blåt dobbeltlys.

Nr. 213 b. »Rangering forbudt«.
Daglyssignal.

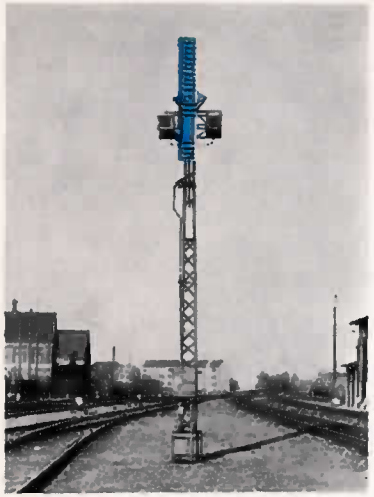
Blåt lys.

Til C.

For signalernes betydning gælder de i afsnit I, D, 1 angivne bestemmelser.

Nr. 214 a. »Rangering tilladt«.
Dobbeltarmsignal.

Dagsignal. **Natsignal.**



Lodretstillede, blå arme.

Brandgult dobbeltlys.

Nr. 214 b. »Rangering tilladt«.
Daglyssignal.

Brandgult lys.

199 I

SIGNALISERINGSFORSKRIFTER

200 I

XIX. Signalgivning for togs ind-, ud-, gennem- og forbikørsel

A. Stationer med hovedsignaler

a. Signalgivning for indkørsel (planmæssigt standsende tog)

På betjente stationer må signalgivning for indkørsel først foretages, når tog ventes, medmindre der benyttes automatisk signalgivning.

1. Hvis signalgivningen omfatter flere signaler, og disse ikke indstilles samtidigt, skal indstillingen såvidt muligt ske i rækkefølge hen imod det kommende tog, begyndende med det signal, der står længst borte fra toget.

Hvor tilbagetagning af togvejen ikke sker automatisk, skal tilbagetagningen – medmindre andet er anført på »rød plakat« for pågældende sikringsanlæg – ske således:

Ved fastlagte togveje, så snart automatisk togvejsopløsning er indtruffet.

Ved andre togveje, så snart toget er standset på stationen.

Signalgivningen må *kun* tages tilbage tidligere end nævnt,

såfremt der foreligger fare, eller

såfremt det vides, at toget ikke er så nær ved stationen, at indkørselssignalets stilling kan være iagttaget, eventuelt gennem et forudgående signals angivelse.

2. Såfremt det vil være nødvendigt at tage et tog ind på stationen forbi *indkørselssignalet*

på »*stop*« (signal nr. 1) eller forbi *stationsbloksignalet for indkørsel* på »*stop*«, skal dette ske på en af følgende måder:

Ved *indrangering*.
Ved *telefonisk indkørselstilladelse*.
Ved at *der vises* »*stop og ryk frem*« (signal nr. 4 a).

Telefonisk indkørselstilladelse må kun gives på følgende betingelser:

a. Sporskifterne skal være *aflåset fra centralapparatet* og *sikret mod omlægning* i overensstemmelse med de i »Sikringsanlæggene og deres betjening« givne forskrifter.
b. Det pågældende togvejsspor skal være *ubesat*.
c. Tilladelsen skal gælde *helt frem til det normale standsningssted* for pågældende togvej.
d. Det skal i tilladelsen udtrykkeligt angives, såfremt den gælder for en *afkortet togvej*.
e. Det skal i tilladelsen udtrykkeligt nævnes, hvilke signaler der må passeres i urigtig stilling, dog må der *ikke* gives tilladelse til at passere et perronudkørselssignal, der viser »*stop*« (signal nr. 20), eller et signal, der viser »*forbikørsel forbudt*« (signal nr. 23).
f. Tilladelsen afgives af stationen *til lokomotivføreren* gennem den ved indkørselssignalet eller den ved stationsbloksignalet for indkørsel anbragte telefon.

3. Såfremt et *fremskudt signal* er
   slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, eller
   utjenstdygtigt, således at det ikke kan vise »*kør forsigtigt*« (signal nr 5),

skal stationen foranledige, at lokomotivføreren for de tog, for hvilke signalet har betydning, bliver underrettet *skriftligt* på en tidligere station, så vidt muligt en holdestation.

4. Såfremt et af lysene i et *indkørselssignal* er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, skal pågældende station foranledige, at lokomotivføreren for de tog, for hvilke signalet har betydning, bliver underrettet *skriftligt* på en tidligere station, så vidt muligt en holdestation. Toget må eventuelt rangeres ind eller – såfremt betingelserne herfor er opfyldt – gives telefonisk indkørselstilladelse.

Der forholdes på samme måde, når *et for toget ikke gældende indkørselssignal i et signalbillede* er slukket.

5. Såfremt indkørselssignalet er *utjenstdygtigt* på en sådan måde, at det kun kan vise »*kør*« (signal nr 2) eller »*kør igennem*« (signal nr 3), eller såfremt én eller flere signalarme, henholdsvis signalets baggrundsplade, er *midlertidigt fjernet*, skal der uafbrudt – også uden for togtid – være *posteret en mand* 800 m foran signalet eller dettes plads for at vise håndsignal »*stop*« (signal nr 82) mod togene og give disse fornøden underretning. Håndsignalet skal som dagsignal vises med *rødt flag* og som natsignal med *rødt lys*. Togene indrangeres fra indkørselssignalet eller dettes plads. Endvidere skal stationen foranledige, at lokomotivføreren for de tog, for hvilke signalet har betydning, bliver underrettet *skriftligt* på en tidligere station, så vidt muligt en holdestation.

Vagtposten kan erstattes af signal »*s t o p*« (signal nr 1) fra et forudgående hovedsignal; indrangering skal da ske fra dette signal.

6. Såfremt *et andet for togets indkørsel gældende signal end indkørselssignalet* er

slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, eller

utjenstdygtigt, således at det kun kan vise en kørtilladelse,

skal indkørselssignalet holdes på »*s t o p*«, og toget skal enten rangeres ind eller – såfremt betingelserne herfor er opfyldt – gives telefonisk indkørselstilladelse.

Der forholdes på samme måde, når *et for toget ikke gældende signal i et signalbillede* er i uorden som anført.

7. Indkørselssignaler og stationsbloksignaler for indkørsel må ikke benyttes til signalgivning for:

tog, som på dobbeltsporet bane kører ad *venstre spor*, og

tog, som skal benytte *spor, der ikke er sikret som hovedspor*, jf SR § 31.

Sådanne tog skal rangeres ind.

Om kørsel ind på stationer, der er udstyret med venstrespor-indkørselssignaler, se dog afsnit III B.

b. Signalgivning for udkørsel

På betjente stationer må signalgivning for tog, der skal afgå, først foretages, umiddelbart før afgang kan tillades, medmindre der benyttes automatisk signalgivning.

1. Hvis signalgivningen omfatter flere signaler, og disse ikke indstilles samtidigt, skal indstillingen såvidt muligt ske i rækkefølge hen imod det holdende tog, begyndende med det signal, der står længst borte fra toget.

På togfølgestationer samt på betjente stationer, der i tjenestekøreplanen er betegnet med △, gives dernæst signal »*a f g a n g*« (signal nr 46), hvorefter togføreren giver signal »*k ø r*« (signal nr 47). Signal »*a f g a n g* må ikke gives, før afgangstiden er inde, medmindre signalet gives automatisk.

På andre ekspeditionssteder gives signal »*a f g a n g*« ikke, selv om vedkommende holdested er betjent af personale, der er kvalificeret til stationsbestyrelse, men togføreren giver på egen foranledning signal »*k ø r*«.

Hvis toget holder i et gennemkørselsspor på en af de i bilag 10 nævnte stationer, gives hverken signal »*a f g a n g*« eller signal »*k ø r*«.

Hvor tilbagetagning af togvejen ikke sker automatisk, skal tilbagetagningen – medmindre andet er anført på »rød plakat« for pågældende sikringsanlæg – ske således:

V e d f a s t l a g t e t o g v e j e, så snart automatisk togvejsopløsning er indtruffet.

V e d a n d r e t o g v e j e, så snart toget har passeret såvel udkørselssignalet som stationens yderste sporskifte.

Under togets udkørsel må signalgivningen *k u n* tages tilbage tidligere end nævnt,

såfremt der foreligger fare.

2. Såfremt det vil være nødvendigt at lade et tog afgå, uanset at *signalgivning ikke kan eller ikke må foretages*, skal toget føres ud af stationen på en af følgende måder:

Ved *udrangering*.
Ved *skriftlig udkørselstilladelse* på form nr. S 102, jf bilag 7.
Ved *telefonisk udkørselstilladelse*.

Skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse må kun gives på følgende betingelser:

a. Sporskifterne skal være *aflåset fra centralapparatet* og *sikret mod omlægning* i overensstemmelse med de i »Sikringsanlæggene og deres betjening« givne forskrifter.
b. Der skal være *frit helt ud af stationen*, dvs at *enten* skal udkørselssignalet vise »*kør*« (signal nr 2) eller »kør igennem« (signal nr 3), *eller* udkørselssignalet skal vise »*stop*« (signal nr. 1) og tilladelsen gælde forbi dette signal.
Hvis der benyttes signal »*stop og ryk frem*« fra udkørselssignalet signal nr. 4 b), må der *ikke* gives skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse forbi andre for toget gældende signaler.
c. Det skal i tilladelsen udtrykkeligt nævnes, hvilke signaler der må passeres i urigtig stilling.
d. *Skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse* skal være afgivet som anført i nedenstående punkt e, henholdsvis f, *forinden der gives afgangssignal*.
e. *Skriftlig udkørselstilladelse* afgives af stationsbestyreren *til togføreren*, der efter at have gjort sig bekendt med den afleverer den til lokomotivføreren. For planmæssigt gennemkørende tog, der ikke skal standses på stationen, sker afleverin-

gen dog direkte til lokomotivføreren under anvendelse af »lille signalgivning«, jf afsnit A, d.
f. *Telefonisk udkørselstilladelse* afgives af stationen *til lokomotivføreren* gennem den ved perronudkørselssignalet, stationsbloksignalet for udkørsel eller udkørselssignalet anbragte telefon. Stationen skal endvidere underrette togføreren, medmindre toget holder mellem stationsbloksignalet for udkørsel og udkørselssignalet.

3. Skal et tog afgå fra et spor eller et sporstykke, der er forsynet med stationsbloksignal for udkørsel, togvejssignal for udkørsel eller perronudkørselssignal, og kan intet sådant for sporet (sporstykket) gældende signal ses fra lokomotivet, skal toget, *selv om udkørselssignalet kan ses*,

enten *rangeres ud*,
eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

Kan udkørselssignalet ikke ses, og er pågældende togvejsspor hverken forsynet med stationsbloksignal for udkørsel, togvejssignal for udkørsel eller perronudkørselssignal, skal toget

enten *rangeres frem, indtil udkørselssignalet kan ses*,
eller have *skriftlig udkørselstilladelse* på formular S 102, jf bilag 7.

4. Såfremt *et af de for togets udkørsel gældende signaler* er

slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, eller
utjenstdygtigt, således at det kun kan vise en kørtilladelse,

skal toget enten rangeres ud eller – såfremt betingelserne herfor er opfyldt – gives skriftlig udkørselstilladelse på formular S 102, jf bilag 7.

Såfremt *et for toget ikke gældende signal i et signalbillede* er i uorden som anført, skal der gives togføreren og lokomotivføreren fornøden underretning.

5. Udkørselssignaler, stationsbloksignaler for udkørsel og perronudkørselssignaler må ikke benyttes til signalgivning for:

tog, som på dobbeltsporet bane kører ad *venstre spor*, og

tog, som skal benytte *spor, der ikke er sikret som hovedspor*, jf SR § 31.

Sådanne tog skal rangeres ud.

Om kørsel ud af stationer, der er udstyret med venstrespor-udkørselssignaler, se dog afsnit III B.

c. Signalgivning for gennemkørsel

På betjente stationer må signalgivning for gennemkørsel først foretages, når tog ventes, medmindre der benyttes automatisk signalgivning.

1. Hvis signalgivningen omfatter flere signaler, og disse ikke indstilles samtidigt, skal indstillingen såvidt muligt ske i rækkefølge hen imod det kommende tog, begyndende med det signal, der står længst borte fra toget. (Om »gradvis gennemkørsel«, se afsnit A, d.)

Hvor tilbagetagning af togvejen ikke sker automatisk, skal tilbagetagningen – medmindre andet er anført på »rød plakat« for pågældende sikringsanlæg – ske således:

Ved fastlagte togveje, så snart automatisk togvejsopløsning for ind- og udkørsel er indtruffet

Ved andre togveje, så snart toget har passeret såvel udkørselssignalet som stationens yderste sporskifte.

Signalgivningen må *kun* tages tilbage tidligere end nævnt,

såfremt der foreligger fare, eller

såfremt det vides, at toget ikke er så nær ved stationen, at indkørselssignalets stilling kan være iagttaget, eventuelt gennem et forudgående signals angivelse.

2. På stationer, hvor *indkørselssignalet* ikke er indrettet til at vise »*kør igennem*« (signal nr 3) ad pågældende gennemkørselsspor, gives signal til gennemkørsel på følgende måde:

a. Stationer uden udkørselssignal:

Der vises signal »*kør*« (signal nr 2) fra indkørselssignalet i forbindelse med håndsignal »*kør igennem*« (signal nr 84).

b. Stationer med udkørselssignal:

Ved anvendelse af »gradvis gennemkørsel«, jf afsnit A, d, såfremt denne signalgivning er tilladt i henhold til »rød plakat« for pågældende sikringsanlæg.

3. Når der er *signaluorden i stationens indkørselsende,* skal gennemkørende tog tages ind på stationen ved anvendelse af de i afsnit A, a og A, d anførte regler for indkørsel.

Når telefonisk indkørselstilladelse eller signal »*stop og ryk frem*« (signal nr 4 a) anvendes, skal toget standse på stationen.

4. Når der er *signaluorden i stationens udkørselsende* og betingelserne for benyttelse af skriftlig udkørselstilladelse er opfyldt, skal gennemkørende tog tages igennem stationen ved anvendelse af »lille signalgivning«, jf afsnit A, d.

Kan »lille signalgivning«, jf afsnit A, d, ikke anvendes, skal toget tages ind på stationen på en af følgende måder:

Ved *indrangering.*

Ved *telefonisk indkørselstilladelse.*

Ved at *der vises* »*stop og ryk frem*« (signal nr 4 a).

Ved »*stor signalgivning*«, jf afsnit A, d.

Togets udkørsel skal da foregå efter reglerne i afsnit A, b.

5. *Standser et planmæssigt gennemkørende tog på en station,* må kørslen ikke genoptages, før der er givet afgangssignal, medmindre standsningen finder sted som følger:

Imellem indkørselssignalet og stationsbloksignalet for indkørsel, eller

imellem stationsbloksignalet for udkørsel, henholdsvis perronudkørselssignalet, og udkørselssignalet, eller

i et gennemkørselsspor på en af de i bilag 10 anførte stationer.

Skyldes standsningen, at lokomotivføreren ikke har fået nogen meddelelse overrakt, efter at der har været vist håndsignal »*underretning følger*« (signal nr 81) mod toget, skal afgangssignal dog i alle tilfælde gives, forinden kørslen må genoptages.

6. Hovedsignalerne på en station må ikke benyttes til signalgivning for tog, der på dobbeltsporet bane kører ad *venstre spor.* Sådanne tog skal rangeres ind, henholdsvis ud.

Om kørsel ind på og ud af stationer, der er udstyret med venstresporsignaler, se dog afsnit III B.

d. Særlig signalgivning på togfølgestationer for planmæssigt gennemkørende tog

Såfremt et planmæssigt gennemkørende tog

skal standses, anvendes »*stor signalgivning*«,

skal have overrakt en meddelelse, som ikke kræver, at toget standses, anvendes »*lille signalgivning*«,

ikke kan eller ikke må få signal »*kør igennem*« (signal nr 3) fra indkørselssignalet, anvendes (i det omfang denne signalgivning er tilladt i henhold til »rød plakat«) »*gradvis gennemkørsel*«.

»STOR SIGNALGIVNING«

Signalerne i udkørselsenden må ikke tillade viderekørsel ud over det normale standsningssted for planmæssigt standsende tog ad pågældende togvej.

Der foretages signalgivning for *indkørsel*,*) (signal »*kør*«) og *umiddelbart herefter* vises håndsignal »*stop*« (signal nr 82) mod toget, indtil dette er standset.

Håndsignalet skal som dagsignal vises med *rødt*

*) Om tidspunktet for denne signalgivning på stationer uden udkørselssignal henvises til »rød plakat«.

flag og som natsignal med *rødt lys* ved det spor, toget kører ind på. Håndsignalet bortfalder dog, såfremt et for toget gældende stationsbloksignal for udkørsel eller perronudkørselssignal holdes på »*stop*« (signal nr 1 eller nr 20) under togets indkørsel, eller såfremt indkørselstogvejen forløber i et strækningsspor, som er dækket af et udkørselssignal, der holdes på »*stop*«.

Der må under »*stor signalgivning*« ikke være foretaget signalgivning for udkørsel fra andre spor i samme køreretning, medmindre det er tilladt i henhold til »rød plakat« for pågældende sikringsanlæg.

Skal toget have overrakt en meddelelse, må overrækkelsen ikke finde sted, før toget er standset.

Når toget skal afgå, gives afgangssignal i overensstemmelse med forskrifterne i afsnit A, b.

»LILLE SIGNALGIVNING«

Betingelserne for togets viderekørsel skal være opfyldt (deblokering eller tilbagemelding modtaget, udkørselstogvejen indstillet m v).

Der foretages signalgivning for indkørsel (signal »*kør*«)*) og på stationer med udkørselssignal tillige signalgivning for udkørsel, der om nødvendigt kan erstattes med skriftlig udkørselstilladelse. Umiddelbart herefter vises håndsignal »*underretning følger*« (signal nr 81) mod toget. Håndsignalet skal vises ved det spor, toget kører ind på. Meddelelsen overrækkes lokomotivføreren under togets langsomme forbikørsel, og der gives ikke »*afgang*« (signal nr 46).

»*Lille signalgivning*« må kun benyttes for tog ad *gennemkørselssporet* og kun, når indkørselstogvejen forløber i udkørselstogvejen.

*) Om tidspunktet for denne signalgivning på stationer uden udkørselssignal henvises til »rød plakat«.

Såfremt toget bringes til standsning på stationen, fordi lokomotivføreren ikke har modtaget nogen meddelelse, efter at der har været vist håndsignal »*underretning følger*« mod toget, skal der gives afgangssignal i overensstemmelse med forskrifterne i afsnit A, b.

»GRADVIS GENNEMKØRSEL«

Der vises »*kør*« (signal nr 2) fra indkørselssignalet, og signalerne for togets viderekørsel igennem stationen stilles (eventuelt automatisk), efterhånden som betingelserne herfor opfyldes.

»*Gradvis gennemkørsel*« må kun benyttes på stationer med gyldigt udkørselssignal og kun i det på »rød plakat« for pågældende sikringsanlæg tilladte omfang.

Der må under »*gradvis gennemkørsel*« ikke være foretaget signalgivning for udkørsel fra *andre* spor i samme køreretning, medmindre det er tilladt i henhold til »rød plakat«.

Såfremt toget bringes til standsning på stationen, skal der gives afgangssignal i overensstemmelse med forskrifterne i afsnit A, c.

B. Hovedsignaler på fri bane

a. Mellembloksignaler

For *mellembloksignaler* gælder de i bilag 1 til SR, »Sikkerhedsbestemmelser for automatiske linieblokanlæg«, i »Linieblokanlæggene på dobbeltsporet bane og deres betjening«, henholdsvis i instruksen for pågældende linieblokanlæg, anførte regler.

For *mellembloksignaler, der tillige virker som dækningssignaler,* kan endvidere gælde særlige i togplanerne fastsatte regler.

b. Dækningssignaler

For *dækningssignaler, der tillige virker som mellembloksignaler,* gælder det under a) ovenfor anførte.

For *øvrige dækningssignaler* gælder nedenstående regler:

1. Ved sidespor m v med dækningssignaler vises signal »*kør*« (signal nr 2) såvel mod tog, der skal standse ved holdestedet, som mod tog, der kan passere uden standsning.

På betjente holdesteder må signalgivning for forbikørsel først foretages, når tog ventes. Hvis signalerne ikke indstilles samtidig, skal indstillingen ske i følgende orden i det omfang, signalerne forefindes:

hovedsignalet,
det fremskudte signal.

Hvor tilbagetagning af togvejen ikke sker automatisk, skal tilbagetagning ske, så snart toget har passeret såvel hovedsignalet som samtlige de sporskifter og andre farepunkter, der dækkes af signalet, medmindre anden betjeningsmåde er foreskrevet for pågældende sikringsanlæg.

Signalgivningen må *kun* tages tilbage tidligere end nævnt,

såfremt der foreligger fare, eller
såfremt et tog, der skal rangere ved et sidespor på fri bane, er standset ved dette.

2. Såfremt det vil være nødvendigt at holde et dækningssignal på »*s t o p*« (signal nr 1) under et togs forbikørsel, skal toget rangeres forbi såvel signalet som farepunktet ved togførerens foranstaltning, eventuelt efter at signalpasseren har underrettet togføreren.

3. Såfremt et fremskudt signal er
slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, eller
utjenstdygtigt, således at det ikke kan vise »*k ø r f o r s i g t i g t*« (signal nr 5),

skal en af nabotogfølgestationerne snarest underrettes. Denne station skal foranledige, at lokomotivføreren for de tog, for hvilke signalet har betydning, bliver underrettet *skriftligt,* så vidt muligt på en holdestation.

4. Såfremt lyset i et dækningssignal er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, skal en af nabotogfølgestationerne snarest underrettes. Denne station skal foranledige, at lokomotivføreren for de tog, for hvilke signalet har betydning, bliver underrettet *skriftligt,* så vidt muligt på en holdestation. Toget skal gives skriftlig forbikørselstilladelse på formular S 101, jf bilag 6, eller rangeres forbi såvel signalet som farepunktet ved togførerens foranstaltning, medmindre dagsignalet er synligt med absolut tydelighed.

5. Et dækningssignal gældende for kørsel ad højre spor på dobbeltsporet bane må ikke benyttes til signalgivning for tog, der kører ad venstre spor. Sådanne tog skal – medmindre der findes venstresporsignaler – af togføreren rangeres forbi såvel signalet som pågældende sidespor, sporskæring, bevægelige bro eller andet farepunkt. Findes der ikke farepunkter i venstre spor, eller haves der vished for, at det af signalet dækkede farepunkt kan passeres (forbindelsessporskifte og dækningssporskifte aflåset i rigtig stilling, bevægelig bro lukket og forriglet osv), kan der dog gennem *en tidligere togfølgestation* gives toget skriftlig forbikørselstilladelse på formular S 101, jf bilag 6.

Om kørsel på baner med venstresporsignaler, se afsnit III B.

6. Når signalgivningen på et sidespor *er aflyst,* skal hovedsignalet holdes på »*s t o p*«, og togene rangeres forbi såvel signalet som farepunktet ved togførerens foranstaltning.

C. Trinbrætter

For signalgivning på ekspeditionssteder, som er forsynet med hovedsignaler, og som i tjenestekøreplanen er betegnet med »T & S«, gælder reglerne i foranstående afsnit B, b.

XX. Ugyldiggørelse af mastesignaler m m

Når et armsignal skal ugyldiggøres, sker dette som regel ved, at den eller de pågældende *signalarme fjernes* eller *hænges ned langs masten.* Såfremt samtlige arme på vedkommende mast er ugyldiggjort, anbringes ugyldighedsmærke »*signalet ugyldigt*« (signal nr 27 a) på masten. Når der på en signalmast med én eller flere ugyldiggjorte arme findes andre arme, som fremdeles skal have gyldighed, anbringes ugyldighedsmærket ikke.

På et dobbeltarmsignal for rangering fjernes armene ikke. Disse signaler samt skivesignaler for rangering ugyldiggøres ved, at de stilles på »*rangering tilladt*« (signal nr 214 a, henholdsvis nr 12) og forsynes med ugyldighedsmærke.

På stationer kan ugyldiggørelse af signaler bortfalde, dersom signalgivning for tog undlades, og alle tog indrangeres, henholdsvis udrangeres.

Et i brug værende signal må ikke ugyldiggøres, før der haves sikkerhed for, at *togene forud er underrettet* derom. Dette gælder også hastighedsvisere, talvisere og bogstavvisere samt perronudkørselssignaler, dværgsignaler og venstresporsignaler samt endvidere kontrolsignaler, overkørselssignaler og uordenssignaler for automatisk sikrede overkørsler, men ikke rangersignaler.

XXI. Standsning af tog ved hånd- og standsignaler og dækning af spor, som ikke må befares.

A. På fri bane.

Når der er fare ved at lade et tog passere, skal toget standses.

Sådan fare foreligger:

a) Når *alarmsignal* (signal nr. 54) er modtaget.

b) Når *fjendtlige togbevægelser* må befrygtes — for eksempel, når der er ringet for to tog i modsat retning på samme spor, eller når der er ringet for tog fra den modsatte side af den, hvorfra toget ventes, eller når et tog følger efter et andet tog på samme spor med så kort afstand, at det forreste af togene ikke kan antages at have forladt banestykket, henholdsvis blokafsnittet (d.v.s. er kørt ind på næste station eller er passeret næste mellemblokpost), herfra dog undtaget tog, der på strækninger uden linieblok er kendetegnet som arbejds- eller hjælpetog.

c) Når *fejl ved toget* gør dets viderekørsel uforsvarlig.

d) Når *sporet er belemret* — f. eks. ved nedbrudte tog eller efterladte vogne.

e) Når *sporet er ufarbart* — f. eks. ved skinnebrud, dæmningsskred, belemrede vejoverkørsler o. lign.

f) Når der udføres sådanne *arbejder i sporet,* som medfører fare for togpassage.

I almindelighed anvendes følgende signalgivning:

Håndsignal »*s t o p*« (signal nr. 82) vises mod toget. Signalet skal, hvor det er gørligt, vises med rødt flag, henholdsvis med rødt lys, og suppleres med *knaldsignal* (signal nr. 37) 200 m foran håndsignalet, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 400 m foran dette. I de ovenfor under »d«, »e« og »f« nævnte tilfælde skal håndsignalet vises 800 m foran farestedet.

Signalet skal vises fra det øjeblik, toget er i sigte, og indtil det er standset, hvorefter signalgiveren skal skynde sig hen til toget og meddele lokomotivføreren og togføreren årsagen til standsningen. Signalgiveren må 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, såfremt dette er muligt, og signalet holdes på »*s t o p*« (signal nr. 1).

Skal et tog standses, fordi *sporet er ufarbart* på grund af de under »e« og »f« nævnte tilfælde, og er der modtaget meddelelse om, at *togene er forud underrettet om faren,* kan følgende signalgivning anvendes:

Standsignal »*s t o p*« (signal nr. 40) opstilles umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen 400 m foran farestedet, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m foran dette, og suppleres med *knaldsignal* (signal nr. 37) 200 m, henholdsvis 400 m foran standsignalet. Standsignal »*f o r s i g t i g, s t a n d s i g n a l* »*s t o p*« *f ø l g e r*« (signal nr 39) opstilles umiddelbart til højre for sporet 400 m foran standsignal »*stop*«, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m foran dette. Mod kommende sneplovtog udlægges endvidere knaldsignal 50 m foran standsignal »*forsigtig, standsignal* »*stop*« *følger*«.

Såfremt standsignal »*forsigtig, standsignal* »*stop*« *følger*« efter foranstående regel ville komme til at stå inden for stationsområdet, bortfalder standsignalet, og afmærkningen ind mod stationen foretages alene ved standsignal »*stop*«, der anbringes midt i sporet ud for rangergrænsemærket.

Når et spor spærres alene af hensyn til kørsel med et eller flere køretøjer i henhold til bestemmelserne i SR § 46, punkt 5 c, og når det spærrede spor i øvrigt er farbart, kan opstilling af standsignaler undlades.

B. På stationer

Når et sporstykke er i en sådan tilstand, at det er forbundet med fare at lade tog- eller rangerbevægelser foregå ad dette, eller det er belemret med vogne, som ikke må flyttes, eller under hvilke der arbejdes, eller hvis sporet er krydset af kabler eller forbindelsesledninger, skal signalgivning og afmærkning ske efter følgende regler:

Signalgivning

Er sporstykket ved centralsikring eller ved boltning og aflåsning (dvs sikret som i SR foreskrevet for sporskifter, der ikke må kunne skiftes) eller ved en af sikringstjenesten godkendt sikring af sporskifter og håndtag i centralapparatet *afspærret fra al toggang,* kan signalgivning for stationens øvrige spor ske på sædvanlig måde.

Er sporstykket *ikke afspærret fra al toggang,* skal indkørselssignalet holdes på »*s t o p*« (signal nr 1), og alle tog skal rangeres ind.

Afmærkning

Er sporstykket på en af de forannævnte måder *afspærret fra al kørsel,* foretages ingen afmærkning.

Er sporstykket *ikke afspærret fra al kørsel,* foretages afmærkning efter følgende regler:

1. Er sporstykket i en sådan tilstand, at det er forbundet med fare at lade tog- eller rangerbevægelser foregå over dette, eller er det belemret 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 således:

   Standsignal »*s t o p*« (signal nr 40) 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.

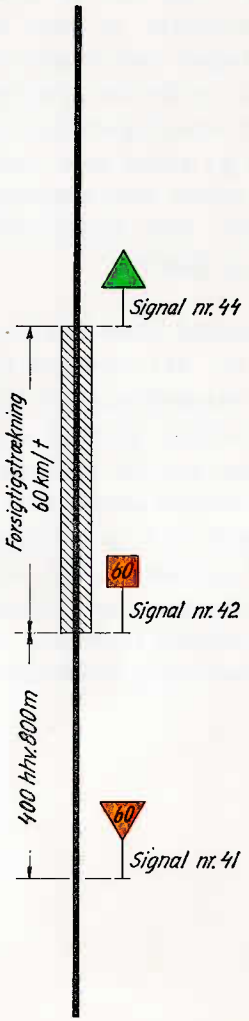
   Findes farestedet mellem indkørselssignalet og indgangssporskiftet, skal denne afmærkning dog kun anvendes ind imod stationen, medens farestedet mod den fri bane foruden ved indkørselssignalet dækkes ved signalgivning og afmærkning som foreskrevet på fri bane.

2. Er sporstykket belemret med vogne, *som er indlemmet i tog,* der er afbremset eller har forspændt lokomotiv, og som ikke må sættes i bevægelse (vogne under opladning eller vandforsyning; vogne under forvarmning fra andet spor eller fra fast forvarmningsanlæg; vogne, hvorunder der arbejdes), anbringes underretningssignal »*f l y t n i n g a f v o g n e f o r b u d t*« (signal nr 77) på vognen (vognene). Arbejdes der under en vogn, posteres der ved togstammen en mand for at advare personalet, der arbejder under vognen. Desuden underrettes lokomotivføreren ved arbejdets påbegyndelse og afslutning.

3. Er sporstykket belemret med vogne, *som ikke er indlemmet i tog,* der er afbremset eller har forspændt lokomotiv, og som *ikke* må sættes i bevægelse (vogne under opladning eller vandforsyning; vogne under forvarmning fra andet spor eller fra fast forvarmningsanlæg; kedelvogne, der forvarmer vogne på andet spor; værkstedsvogne, hvorfra der udgår kabler eller ledninger), eller krydses sporet af kabler eller forbindelsesledninger, foretages afmærkning således:

   Standsignal »*f o r b i r a n g e r i n g f o r b u d t*« (signal nr. 45) opstilles til den eller de sider, hvorfra rangerbevægelse kan ske, 50 m fra farestedet, hvilken afstand dog kan afkortes, hvor forholdene gør det nødvendigt.

   Haves sådant standsignal ikke til rådighed, kan standsignal »*s t o p*« (signal nr. 40) anvendes; men det skal da snarest udveksles med standsignal »*forbirangering forbudt*«. Krydser et kabel eller en ledning flere spor, skal der foretages særskilt afmærkning for hvert af disse spor.



Figur 1

XXII. Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, og signalgivning ved kørsel ad sådanne spor

A. Afmærkning

1. Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, sker normalt på følgende måde:

Standsignal »*forsigtigstrækning følger*« (signal nr 41) opstilles 400 m foran forsigtigstrækningens begyndelsespunkt, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m foran dette.

Standsignal »*forsigtigstrækning begynder*« (signal nr 42) opstilles ud for forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Standsignal »*forsigtigstrækning ender*« (signal nr 44) opstilles ud for forsigtigstrækningens endepunkt.

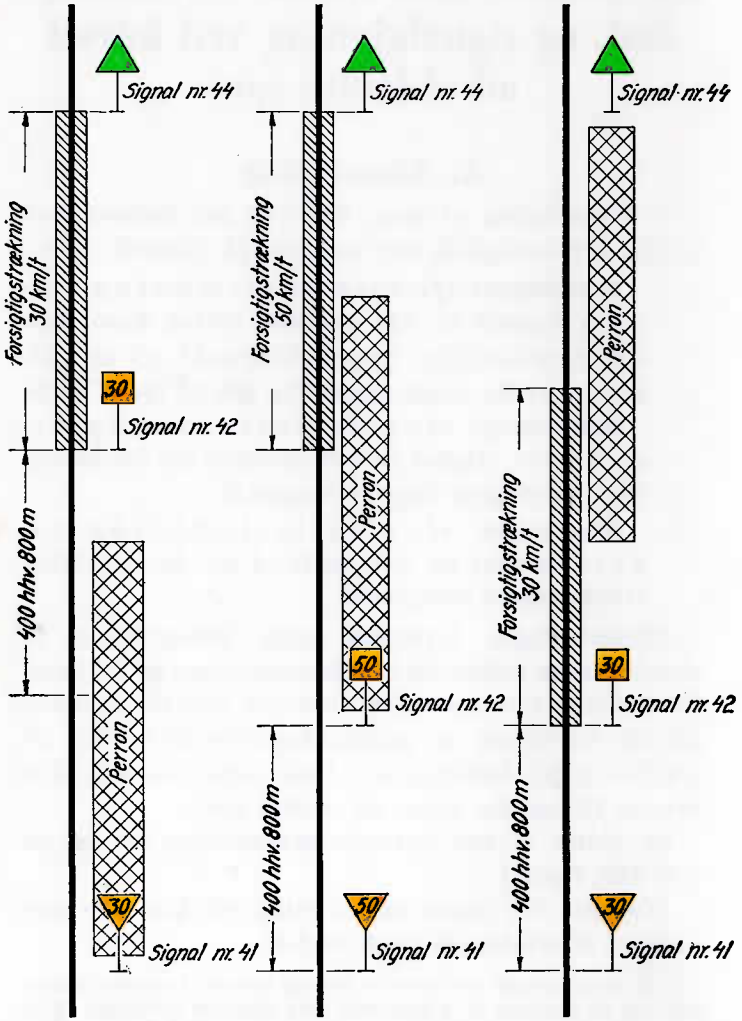
Afmærkningen foretages uden hensyntagen til strækningens inddeling i togfølgestationer og fri bane. På stationer foretages afmærkningen kun for gennemgående hovedspor og gennemkørselsspor*). Ved afmærkning på dobbeltsporet bane tages normalt ikke hensyn til tog, der kører ad venstre spor.

En skitse af den normale afmærkning er vist på side 218, figur 1.

Afvigelse fra denne afmærkning må kun ske som anført i efterfølgende punkter 2-11.

*) Et *gennemgående hovedspor* er den lige (mindst krumme) fortsættelse ind på stationen af et indgående eller udgående hovedspor på fri bane. Det fremgår af tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), hvilke spor der er gennemgående hovedspor på de enkelte stationer.

Gennemkørelssporet for en given strækning og køreretning er det gennemgående hovedspor for denne strækning og køreretning, medmindre andet er anført i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB).



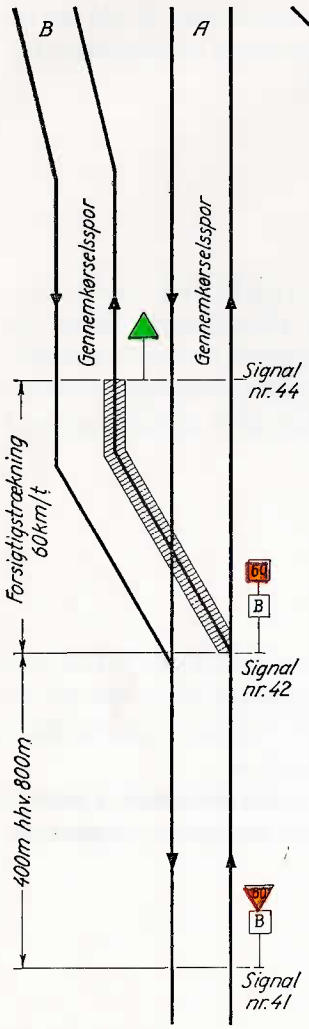
Figur 2 **Figur 3** **Figur 4**

2. Såfremt standsignal »*forsigtigstrækning følger*« (signal nr. 41) ville komme til at stå på en perron, opstilles standsignalet i stedet umiddelbart før perronen – se side 220, figur 2.

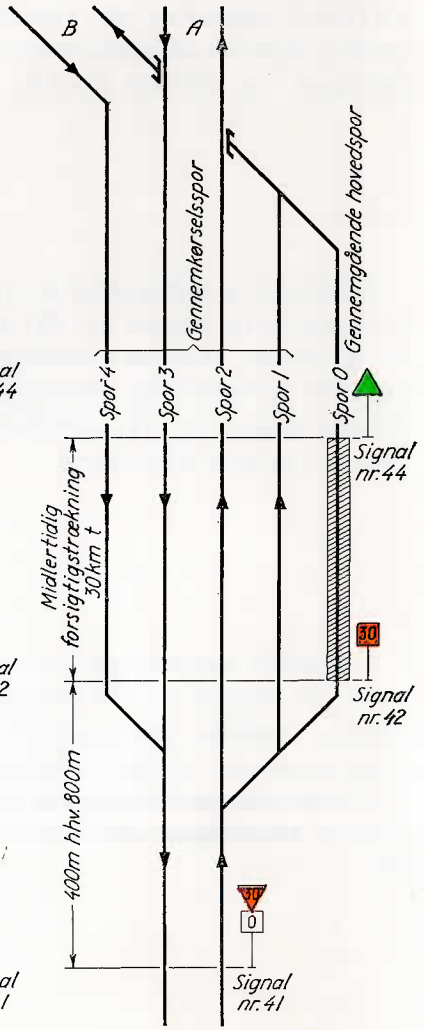
3. Såfremt standsignal »*forsigtigstrækning begynder*« (signal nr. 42) ville komme til at stå på en perron, opstilles standsignalet i stedet umiddelbart før perronen, og standsignal »*forsigtigstrækning følger*« (signal nr. 41) opstilles da i normal afstand herfra – se side 220, figur 3.

4. Såfremt standsignal »*forsigtigstrækning ender*« (signal nr. 44) ville komme til at stå på en perron, opstilles standsignalet i stedet umiddelbart efter perronen – se side 220, figur 4.

Tilsvarende gælder for det i efterfølgende punkt 9 omtalte standsignal »*kør hurtigere*« (signal nr. 43).



Figur 5a

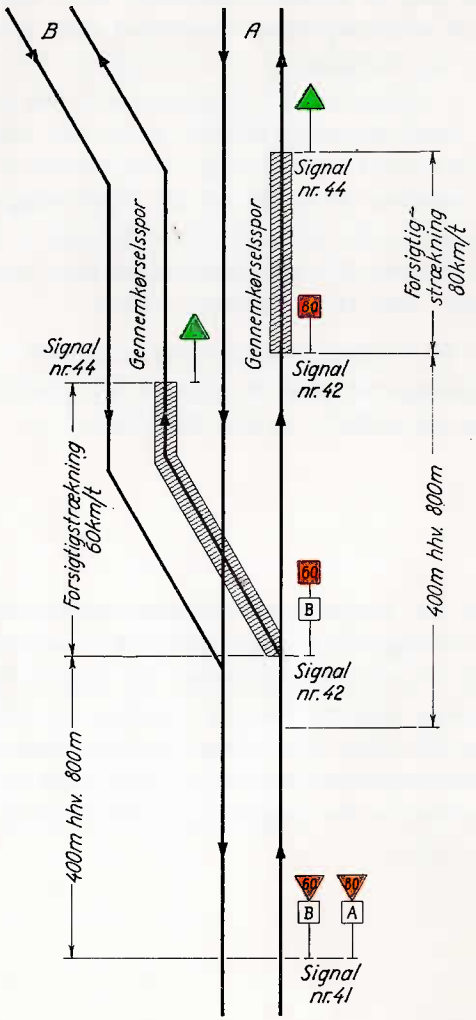


Figur 5b

5. Såfremt forsigtigstrækningen ligger *helt* i den ene sporgren bag et forgreningspunkt, hvor sporet deler sig i flere *gennemgående hovedspor* eller *gennemkørselsspor,* og standsignal »*forsigtigstrækning følger*« (signal nr. 41) kommer til at stå foran eller ud for forgreningssporskiftet, samt når standsignal »*forsigtigstrækning begynder*« (signal nr. 42) kommer til at stå ud for forgreningssporskiftet, skal der under signalskiven anbringes et firkantet, hvidt skilt med refleksbelægning og med supplerende oplysning i sort efter følgende regler:

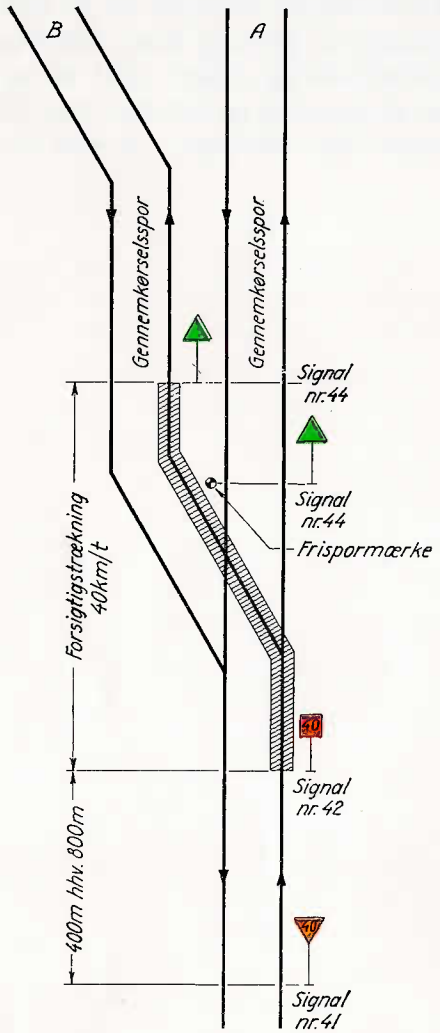
a. Er forsigtigstrækningen beliggende i gennemkørselssporet mod B, anføres B's stationsforkortelse på skiltet – se side 222, figur 5 a.

b. Er forsigtigstrækningen *midlertidig,* og er den beliggende i et *gennemgående hovedspor, som ikke er gennemkørselsspor* for pågældende køreretning, anføres sporets nummer på skiltet – se side 222, figur 5 b. (Faste hastighedsnedsættelser i gennemgående hovedspor, som ikke er gennemkørselsspor for pågældende køreretning, afmærkes ikke).

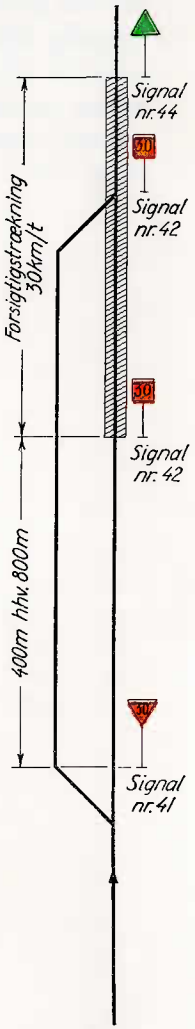


Figur 5c

c. Er hastigheden nedsat ad mere end ét af stationens *gennemkørselsspor,* foretages der en fuldstændig afmærkning for hvert af disse. Standsignalerne »*forsigtigstrækning følger*« skal da opstilles ved siden af hinanden på det sted, hvor det yderste standsignal skal anbringes – se side 224, figur 5 c.



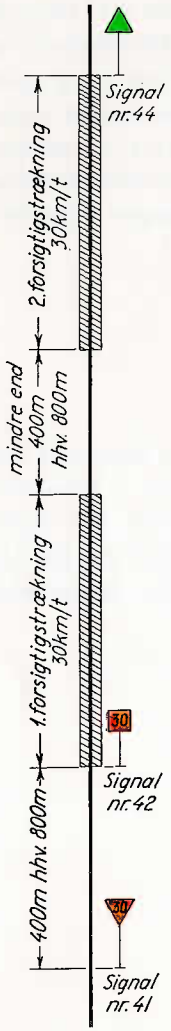
Figur 6



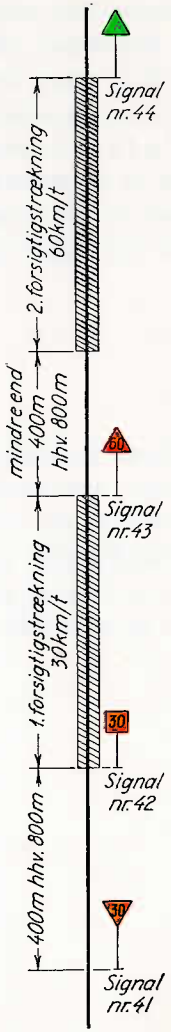
Figur 7

6. Såfremt forsigtigstrækningen begynder foran et forgreningspunkt, hvor sporet deler sig i flere *gennemgående hovedspor* eller *gennemkørselsspor*, og fortsætter i ét af disse, skal der bag forgreningssporskiftet ud for frispormærket opstilles et ekstra standsignal »*forsigtigstrækning ender*« (signal nr. 44) for hvert af de *gennemkørselsspor* eller *gennemgående hovedspor*, hvori forsigtigstrækningen *ikke* fortsætter – se side 226, figur 6.

7. Såfremt forsigtigstrækningen begynder inden for en stations sammenløbssporskifte i udkørselsenden og fortsætter ud over dette, skal der opstilles et ekstra standsignal »*forsigtigstrækning begynder*« (signal nr. 42) ud for sammenløbssporskiftet – se side 226, figur 7.



Figur 8



Figur 9

8. Når to forsigtigstrækninger følger således efter hinanden, at afstanden fra *endepunktet* af 1. forsigtigstrækning til *begyndelsespunktet* af 2. forsigtigstrækning er mindre end 400 m, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m, og den tilladte hastighed er den samme ad de to forsigtigstrækninger, betragtes de som én sammenhængende forsigtigstrækning og afmærkes i overensstemmelse hermed – se side 228, figur 8.

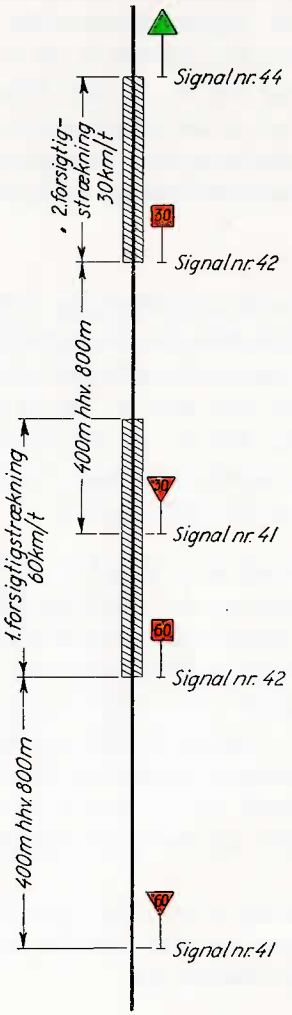
9. Når to forsigtigstrækninger følger således efter hinanden, at afstanden fra *endepunktet* af 1. forsigtigstrækning til *begyndelsespunktet* af 2. forsigtigstrækning er mindre end 400 m, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m, og den tilladte hastighed er lavest ad 1. forsigtigstrækning, foretages afmærkningen således – se side 228, figur 9:

Standsignal »*forsigtigstrækning følger*« (signal nr. 41) opstilles 400 m, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m, foran 1. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Standsignal »*forsigtigstrækning begynder*« (signal nr. 42) opstilles ud for 1. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Standsignal »*kør hurtigere*« (signal nr. 43) opstilles ud for 1. forsigtigstrækningens endepunkt.

Standsignal »*forsigtigstrækning ender*« (signal nr. 44) opstilles ud for 2. forsigtigstrækningens endepunkt.



Figur 10

10. Når to forsigtigstrækninger følger således efter hinanden, at afstanden fra *endepunktet* af 1. forsigtigstrækning til *begyndelsespunktet* af 2. forsigtigstrækning er mindre end 400 m, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m, medens afstanden mellem forsigtigstrækningernes *begyndelsespunkter* er større end 400 m, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m, og den tilladte hastighed er lavest ad 2. forsigtigstrækning, foretages afmærkningen således – se side 230, figur 10:

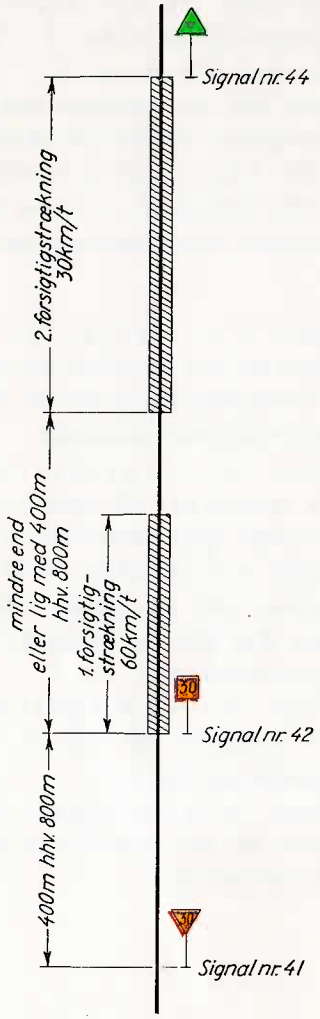
Standsignal »*forsigtigstrækning følger*« (signal nr. 41) opstilles 400 m, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m, foran 1. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Standsignal »*forsigtigstrækning begynder*« (signal nr. 42) opstilles ud for 1. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Standsignal »*forsigtigstrækning følger*« opstilles 400 m, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m, foran 2. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Standsignal »*forsigtigstrækning begynder*« opstilles ud for 2. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Standsignal »*forsigtigstrækning ender*« (signal nr. 44) opstilles ud for 2. forsigtigstrækningens endepunkt.



Figur 11

11. Når to forsigtigstrækninger, hvoraf den sidste har samme eller lavere hastighed end den første, følger således efter hinanden, at afstanden mellem de to forsigtigstrækningers *begyndelsespunkter* er mindre end eller lig med 400 m, på de i bilag 4 nævnte strækninger dog 800 m, betragtes de to forsigtigstrækninger som én sammenhængende forsigtigstrækning med den laveste af de tilladte hastigheder og afmærkes i overensstemmelse hermed – se side 232, figur 11.

B. Signalgivning

1. Er en hastighedsnedsættelse bekendtgjort i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) eller La, og er der desuden foretaget
   - opsætning af standsignaler,
   - fornøden omkobling af hastighedsvisere og signaler,
   - opsætning eller ændring af signal »*hastighedsnedsættelse i udkørselsenden*« (signal nr 119) samt
   - ændring af »*mærke for kørsel med begrænset hastighed*« (signal nr 117), således at dette angiver hastigheden ad indkørselstogvejen med den laveste hastighed,

kan normal signalgivning anvendes.

2. Er en hastighedsnedsættelse *ikke* bekendtgjort i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) eller La, eller er der *ikke* foretaget
   - fornøden omkobling af hastighedsvisere eller signaler,
   - opsætning eller ændring af eventuelt signal »*hastighedsnedsættelse i udkørselsenden*«, eller
   - ændring af eventuelt »*mærke for kørsel med begrænset hastighed*«,

skal nedennævnte regler følges:

a. Forsigtigstrækningen begynder på en togfølgestation:

Såfremt stationen har fået meddelelse om,

at forsigtigstrækningen er afmærket med standsignaler, samt

at togene forud er underrettet om
hastighedsnedsættelsen,
manglende omkoblinger af hastighedsvisere og signaler,
manglende opsætning eller ændring af eventuelt signal »*hastighedsnedsættelse i udkørselsenden*«, og
manglende ændring af eventuelt »*mærke for kørsel med begrænset hastighed*«,

kan normal signalgivning anvendes.

Såfremt stationen *ikke* har fået ovennævnte meddelelser, skal indkørselssignalet holdes på »*stop*« (signal nr 1). Lokomotivføreren underrettes om forholdet, hvorefter toget tages ind på stationen på en af følgende måder:

Ved indrangering.

Ved telefonisk indkørselstilladelse.

Ved at der vises »stop og ryk frem« (signal nr 4 a).

b. *Forsigtigstrækningen begynder på fri bane:*

Såfremt den togfølgestation, der ligger nærmest forud for forsigtigstrækningen, har fået meddelelse om,

at forsigtigstrækningen er afmærket med standsignaler eller eventuelt med håndsignal »*stop*« (signal nr 82), samt

at togene forud er underrettet om
hastighedsnedsættelsen,
eventuelt manglende omkoblinger af hastighedsvisere og signaler,
eventuelt manglende opsætning eller ændring af signal »*hastighedsnedsættelse i udkørselsenden*«, og
eventuelt manglende ændring af »*mærke for kørsel med begrænset hastighed*«,

kan stationen anvende normal signalgivning for tog mod forsigtigstrækningen.

Såfremt stationen ikke har fået ovennævnte meddelelser, skal den give hvert enkelt togs lokomotivfører og togfører fornøden underretning. Gennemkørende tog skal i den anledning tages ind på stationen for »*stor signalgivning*«.

3. Omkobling af signaler og hastighedsvisere samt opsætning eller ændring af eventuelt signal »*hastighedsnedsættelse i udkørselsenden*« og ændring af eventuelt »*mærke for kørsel med begrænset hastighed*« foretages af sikringstjenestens personale. Fornødent notat om de foretagne omkoblinger og ændringer gøres i telegramjournalen.

4. Den, der foretager opsætning af standsignaler for forsigtigkørsel på fri bane, skal sikre sig, at en af nabotogfølgestationerne påtager sig fornøden underretning af samtlige tog, der skal passere forsigtigstrækningen. Så længe han ikke har kunnet skaffe sig denne sikring, skal han standse togene i overensstemmelse med reglerne i afsnit XXI: »*Standsning af tog ved hånd- og standsignaler og dækning af spor, som ikke må befares*«, hvorefter han giver lokomotivføreren og togføreren nærmere oplysning om forsigtigstrækningens beliggenhed m v og tilladelse til viderekørsel med den nedsatte kørehastighed.

5. Har det ikke været muligt at afmærke forsigtigstrækningen med standsignaler, skal togene altid standses foran denne, altså også i det tilfælde, at de er forud underrettet om forholdet. Efter standsningen gives der lokomotivføreren og togføreren nærmere oplysning om forsigtigstrækningens beliggenhed m v og tilladelse til viderekørsel med den nedsatte kørehastighed.

6. På en dobbeltsporet bane opstilles i almindelighed kun standsignal for den normale køreretning. Driftstjenesten kan dog ved venstresporkørsel af længere varighed fastsætte, at standsignaler tillige skal opstilles for den modsatte køreretning.

Bilag 1-3

(Bortfaldet)

Strækninger,

Bilag 4

1) hvor knaldsignal skal udlægges 400 m foran standsignal »*stop*« (signal nr 40) og 400 m foran håndsignal »*stop*« (signal nr 82),
2) hvor standsignal »*forsigtig, standsignal »stop« følger*« (signal nr 39) skal opstilles 800 m foran standsignal »*stop*«,
3) hvor standsignal »*stop*« skal opstilles 800 m foran farestedet, og
4) hvor standsignal »*forsigtigstrækning følger*« (signal nr 41) skal opstilles 800 m foran forsigtigstrækningens begyndelsespunkt:

København H–Korsør (kun fjerntrafikspor)
Ringsted–Rødby Færge
Roskilde–Kalundborg
København H–Helsingør (kun fjerntrafikspor)
Nyborg–Fredericia
Fredericia–Padborg
Lunderskov–Esbjerg
Fredericia–Ålborg
Holstebro–Struer
Struer–Langå
Vejle–Holstebro

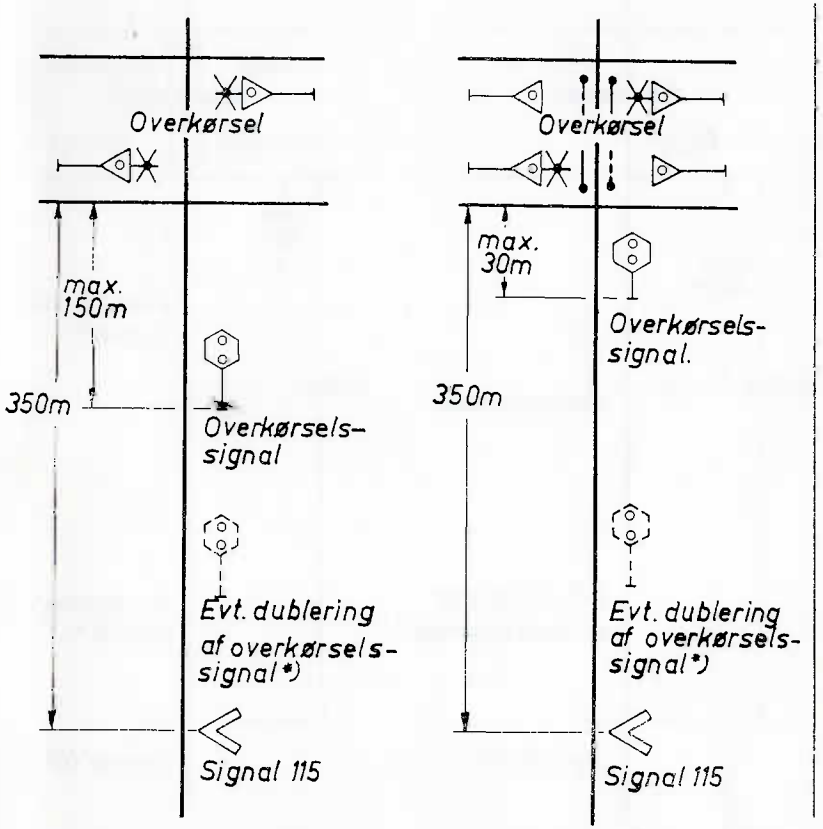
Bilag 5

Signalopstilling m v ved overkørsler, der er sikret med automatiske anlæg

A. Automatisk sikrede overkørsler *uden* signalafhængighed

1. Strækningshastighed indtil 75 km/t

Advarselssignalanlæg **Bomanlæg**

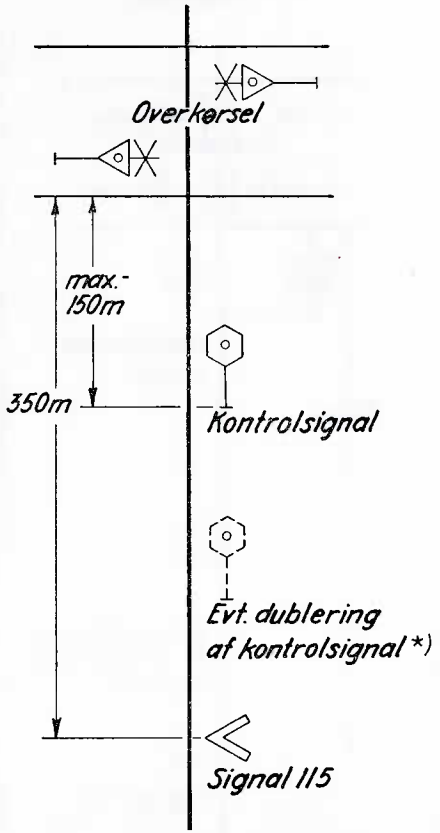


Opstillingen af signaler er tilsvarende for den modsatte kørselsretning.

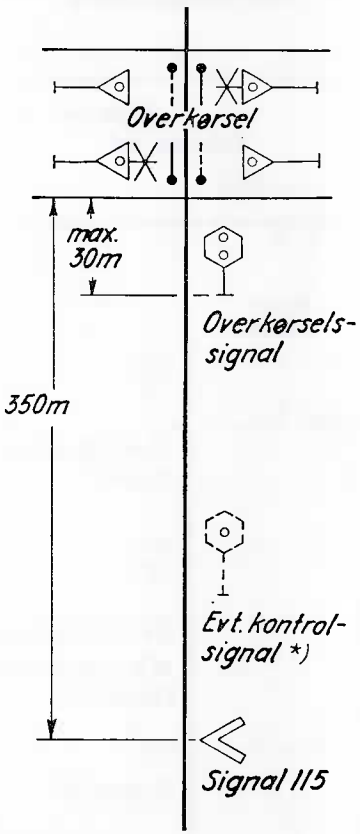
*) Anbringes kun, hvor synlighedsforholdene gør det påkrævet.

Nedenstående signalopstilling forekommer indtil videre på strækninger med hastighed indtil 75 km/t, men vil efterhånden bortfalde.

Advarselssignalanlæg



Bomanlæg

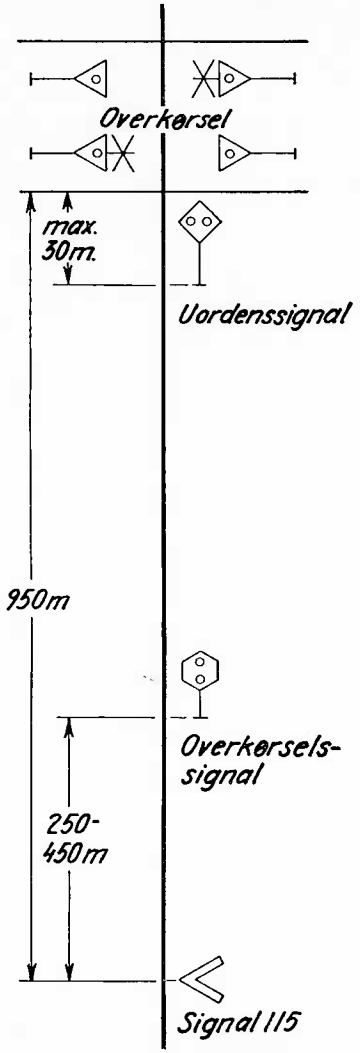


Opstillingen af signaler er tilsvarende for den modsatte kørselsretning.

*) Anbringes kun, hvor synlighedsforholdene gør det påkrævet.

2. Strækningshastighed 80-100 km/t

Advarselssignalanlæg **Bomanlæg**



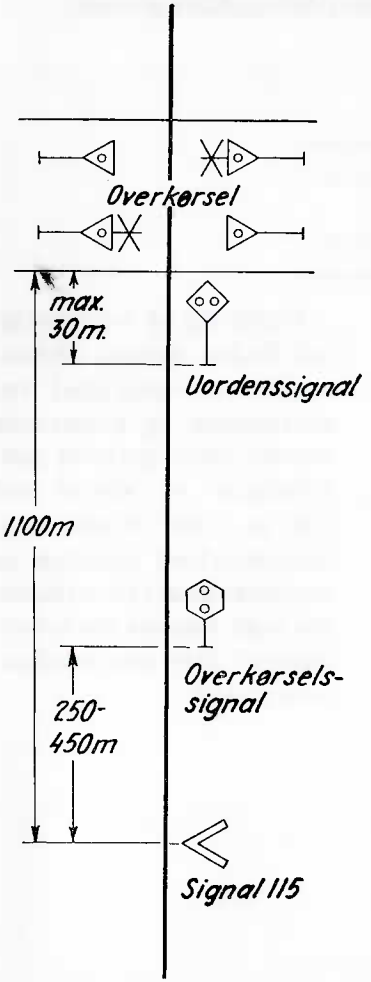
Signalopstilling som for advarselssignalanlæg. Overkørslen er forsynet med bomme.

Såfremt uordenssignalet ikke kan ses fra et evt indkørselssignal eller mellembloksignal mellem overkørselssignalet og overkørslen, skal uordenssignalet eller overkørselssignalet dubleres.

Opstillingen af signaler er tilsvarende for den modsatte køreretning.

3. Strækningshastighed 120 km/t

Advarselssignalanlæg **Bomanlæg**



Signalopstilling som for advarselssignalanlæg. Overkørslen er forsynet med bomme.

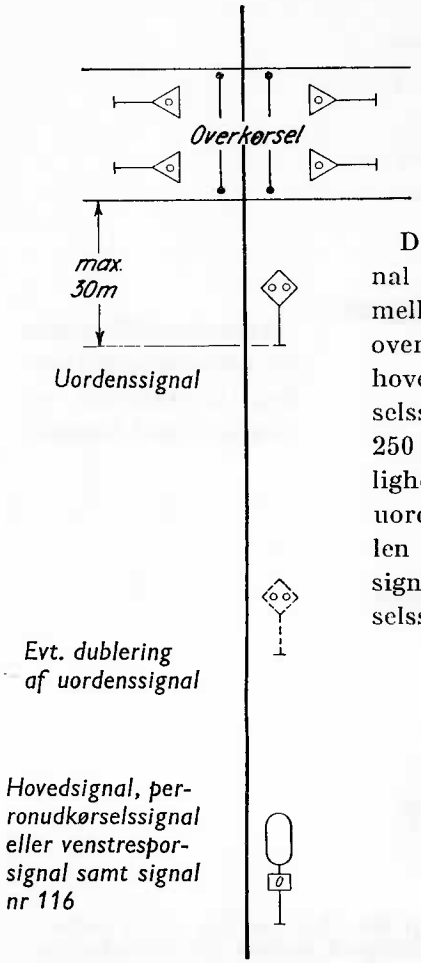
Såfremt uordenssignalet ikke kan ses fra et evt indkørselssignal eller mellembloksignal mellem overkørselssignalet og overkørslen, skal uordenssignalet eller overkørselssignalet dubleres.

Opstillingen af signaler er tilsvarende for den modsatte køreretning.

B. Automatisk sikrede overkørsler *med* signalafhængighed

Gælder for alle strækningshastigheder

Bomanlæg



Dublering af uordenssignal findes, dersom afstand mellem uordenssignal ved overkørslen og tilsvarende hoved- eller perronudkørselssignal er større end 250 m, eller dersom synlighedsforhold bevirker, at uordenssignal ved overkørslen ikke kan ses fra hovedsignalet eller perronudkørselssignalet.

Opstillingen af signaler er tilsvarende for den modsatte køreretning.

Bilag 6

Formular for skriftlig forbikørselstilladelse (formular S 101)

DANSKE STATSBANER

Forbikørselstilladelse

(I henhold til SIR)

til tog

den / 19

Udstedt af _____

Mellem _____ og _____

er kørsel uden standsning forbi følgende ☐ signaler ☐ farepunkter på den fri bane tilladt (Sæt X i pågældende rubrikker)

☐ **Mellembloksignal** ..... *)

☐ **Samtlige mellembloksignaler**

☐ **Dækningssignal** ..... *)

☐ **Samtlige dækningssignaler**

☐ **Venstrespor-mellembloksignal**

☐ **Samtlige venstrespor-mellembloksignaler**

☐ **Dækningssignal, rangergrænsemærke og farepunkt i** ..... *)

*) betegnelse eller km-angivelse

S 101

_____ Stationsbest / signalpasserens underskrift

Bilag 7

Formular for skriftlig udkørselstilladelse (formular S 102)

DANSKE STATSBANER

Udkørselstilladelse

(i henhold til SIR)

for tog

Udstedt af _____ den / 19 kl

(Sæt X i pågældende rubrikker)

- ☐ Dværgsignalet
- ☐ Perronudkørselssignalet
- ☐ Togvejssignalet for udkørsel
- ☐ Stationsbloksignalet for udkørsel
- ☐ Udkørselssignalet
- ☐ Venstrespor-udkørselssignalet
- ☐ Bogstavviseren

☐ kan eller må ikke vise en kør-tilladelse

☐ kan ikke tændes

☐ kan ikke ses fra lokomotivet

Udkørsel fra spor ..... tilladt.*)

_____ Stationsbestyrerens underskrift

*) For holdende tog gælder udkørselstilladelsen først, **når stationen har givet afgangssignal.** Tilladelsen afleveres til togføreren og videregives af denne til lokomotivføreren.
For andre tog afgives udkørselstilladelsen direkte til lokomotivføreren under forbikørslen.

S 102

Bilag 8

Strækninger, hvor hovedsignalerne *enten* er forsynet med fast mærke »fremskudt signal følger« (signal nr 113) *eller* giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling:

Elektrificerede strækninger
København H–Korsør
Ringsted–Rødby Færge
København H–Rungsted Kyst–Helsingør
København G–Hvidovre Fjern
Harrestrup–Vigerslev
Valby Gasværk–Harrestrup–Damhus–Grøndal
Damhus–Flintholm
Grøndal–Flintholm
Nyborg–Fredericia
Fredericia–Lunderskov
Fredericia–Århus
Ålborg–Nørresundby

Bilag 9

Stationer uden udkørselssignal, hvor indkørselssignalet giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling:

Hvidovre Fjern mod Vigerslev
Kongsvang mod Århus Rangerbanegård

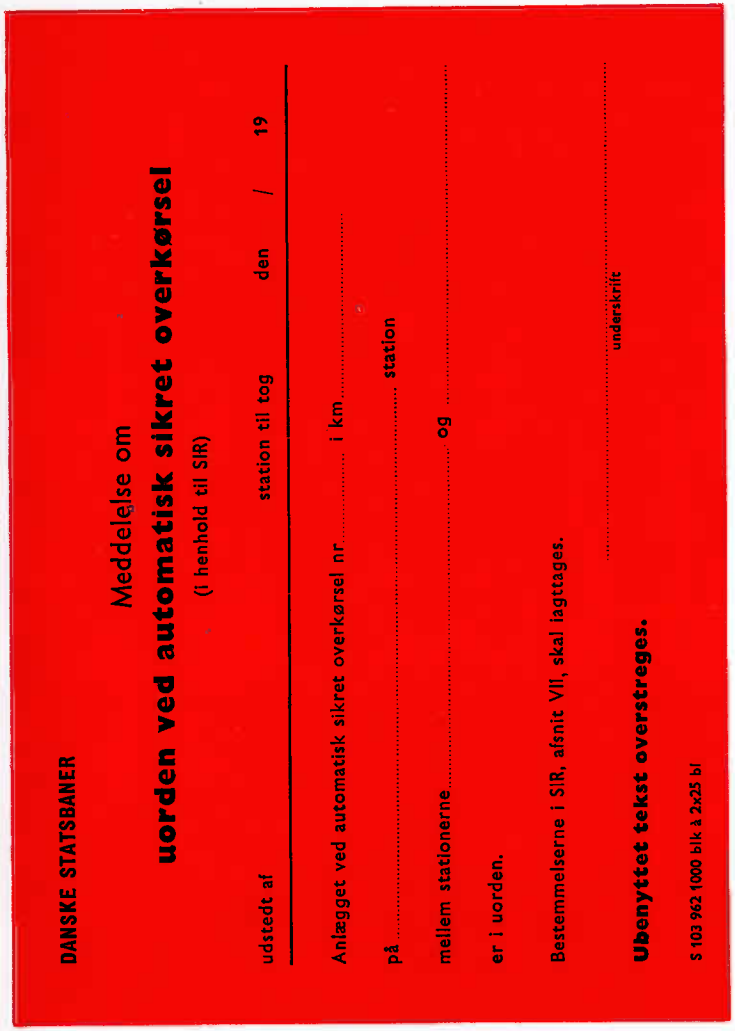
Bilag 10

Stationer, hvor afgangssignal bortfalder for planmæssigt gennemkørende tog, der er standset i et gennemkørselsspor:

Rødby Øst
Damhus
Flintholm
Grøndal
Harrestrup
Lersøen mod Hellerup
Hvidovre Fjern
Valby Gasværk
Vigerslev
Fredericia Rangerbanegård
Kongsvang

Bilag 11

Formular for meddelelse om uorden ved automatisk sikret overkørsel (formular S 103)



DANSKE STATSBANER

Meddelelse om
uorden ved automatisk sikret overkørsel
(I henhold til SIR)

udstedt af ..... station til tog ..... den ..... / ..... 19 .....

Anlægget ved automatisk sikret overkørsel nr ..... i km .....

på ..... station

mellem stationerne ..... og .....

er i uorden.

Bestemmelserne i SIR, afsnit VII, skal iagttages.

..... underskrift

Ubenyttet tekst overstreges.

S 103 962 1000 blk à 2x25 bl

Signalreglement af 1944 (SIR)

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

316	317	318	319	- 324	325	326	327	328	329
330	331	332	333	334	335	336	337	338	339
340	341	342	343	344	345	346	347	348	349
350	351	352	353	354	355	356	357	358	
					365	366	367	368	369
370	371	372	373	374	375	376	377	378	379
380	381	382	383	384	391	392	393	394	395
396	397	398	399	400	401	402	403	404	405
406	407	408	418	419	420	421	422	423	424
425	426	437	438	454	455	456	457	458	459
460	461	462	463	477	478	479 480	481	491	

(nummerfortegnelsen)

Signalreglement af 1944 (SIR)

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

(nummerfortegnelsen)

Signalreglement af 1944 (SIR)

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

(nummerfortegnelsen)