REGLEMENT

FOR

LOKALE SIGNALER.

II.

JYLLAND-FYN.

KJØBENHAVN
TRYKT HOS J. D. QVIST & KOMP. (EJNAR LEVISON)
1917

REGLEMENT

FOR

LOKALE SIGNALER.

II.

JYLLAND-FYN.

KJØBENHAVN
TRYKT HOS J. D. QVIST & KOMP. (EJNAR LEVISON)
1917

INDHOLDSFORTEGNELSE.

FORTEGNELSE OVER DE ANVENDTE LOKALE SPÆRALTYGE IGÆNEREL OG DER EKSTRAORDINÆRE I DET MIDDELAGT SIGNALREGLEMENT

TYPEFORTEGNELSE.

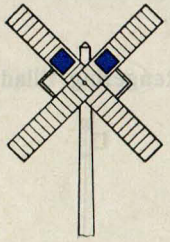
En Del af de hidtil anvendte Signalformer vil fremtidig ikke finde Anvendelse, og disse Signaltyper er derfor ikke optaget i nærværende Typefortegnelse. Forandring af de paagældende Signaler, der er nærmere beskrevet under vedkommende Stationer, vil finde Sted efterhaanden.

A. Rangersignaler.

Rangersignaler anvendes i to Former:

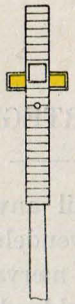
a. Dobbeltfløjede Armsignaler, der ved Stillingen »Rangering forbudt« ikke maa passeres under Rangering og altsaa angiver, at Rangering ud over et bestemt Punkt er forbudt.

Nr. 101. **»Rangering forbudt«**



Ved Dagen	**I Mørke**
Armene korsstillede.	Blaat Dobbeltlys.

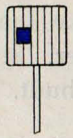
Nr. 102. **»Rangering tilladt«**



Ved Dagen	**I Mørke**
Armene lodret.	Brandgult Dobbeltlys.

b. Skivesignaler, der angiver »Rangering forbudt« for et bestemt Spor.

Nr. 103. **»Rangering forbudt«**



Ved Dagen	**I Mørke**
Fuld Skive.	Blaat Lys.

Nr. 104. **»Rangering tilladt«**

Ved Dagen	**I Mørke**
Skivens Kant.	Brandgult Lys.

B. Overkørselssignaler.

Overkørselssignalerne er anbragte af Hensyn til den fremmede Færdsel. En med Overkørselssignal dækket Overkørsel maa kun passeres af Tog eller Maskiner, naar Signalet viser »Stop«, henholdsvis »Færdsel forbudt«.

a. Overkørselssignaler ved Gader og Veje. Transparentlygter med Paaskriften »Stop« vendt imod Vejfærdslen.

Nr. 105. **»Færdsel forbudt«**

Ved Dagen	**I Mørke**
Lygten synlig.	Lygten synlig og tændt.

Nr. 106. **»Færdsel tilladt«**

Ved Dagen	**I Mørke**
Intet Signal.	Intet Signal.

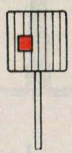
b. Elektriske Signallamper for elektriske Sporvogne m. m.

Nr. 107. **»Sporvogn, stop«**
Ved Dagen og i Mørke
Rødt Lys.

Nr. 108. **»Sporvogn, kør«**
Ved Dagen og i Mørke
Grønt Lys.

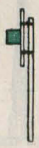
c. Signaler for krydsende Baner af underordnet Betydning.

Nr. 109. **»Krydsning forbudt«**



Ved Dagen — Fuld Skive.
I Mørke — Rødt Lys.

Nr. 110. **»Krydsning tilladt«**

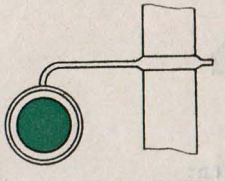


Ved Dagen — Skivens Kant.
I Mørke — Grønt Lys.

C. Elektriske Lys-Afgangssignaler.

De elektriske Lys-Afgangssignaler gælder som Tegn til Togføreren.

Nr. 111. **»Afgang«**

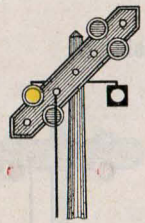


Ved Dagen og i Mørke
Grønt Lys
(eventuelt med Angivelse af Kørselsretningen).

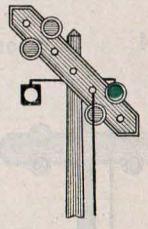
D. Færgesporsignaler.

Færgesporsignaler anbringes ved dobbeltsporede Færgeklapper ved Sporskiftet foran Klappen.

Nr. 112. **Sporskiftet stillet til højre Spor** (set fra Færgen).

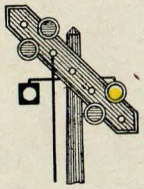


Set fra Færgen:
Ved Dagen
Dobbeltarmen skraat opad til højre.
I Mørke
Hvidt Lys til højre,
Brandgult Lys til venstre.



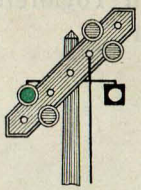
Set fra Land:
Ved Dagen
Dobbeltarmen skraat opad til venstre.
I Mørke
Grønt Lys til højre,
Hvidt Lys til venstre.

Nr. 113. **Sporskiftet stillet til venstre Spor** (set fra Færgen).



Set fra Færgen:
Ved Dagen
Dobbeltarmen skraat opad til venstre.

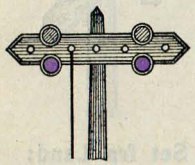
I Mørke
Hvidt Lys til venstre,
Brandgult Lys til højre.



Set fra Land:
Ved Dagen
Dobbeltarmen skraat opad tilhøjre.

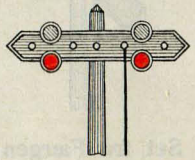
I Mørke
Grønt Lys til venstre,
Hvidt Lys til højre.

Nr. 114. **Sporskiftets Stilling usikker.**



Set fra Færgen:
Ved Dagen
Dobbeltarmen vandret.

I Mørke
To blaaviolette Lys.



Set fra Land:
Ved Dagen
Dobbeltarmen vandret.

I Mørke
To røde Lys.

E. Faste Mærker.

Nr. 115. Stopmærker for indkørende Tog. ~~(Indkørende Tog skal standse foran Mærket og om fornødent rangeres videre)~~.

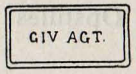
(Hvad forte Mærkets vaar kun ske som Rangeringsmærke, og efterat Rangerbevegelsen har taget Plads paa Mærkets vaar) (Cir 105/18).

Ved Dagen og i Mørke

Trekantet Lygte med Mælkeglas med Paaskriften »Stop«.
(I Mørke Lygten tændt).

Nr. 116. **Giv-Agt Tavler.**

Tavlerne opstilles foran ubevogtede Overkørsler eller Overgange eller i Kurver. De gælder som Ordre til Lokomotivføreren om at give Signal Nr. 48.



Hvidmalede Tavler med Paaskriften »Giv Agt«.

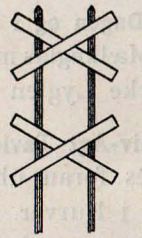
Nr. 117. **Kendingsmærke for farlig Station.**

Aflange Tavler med en Split i begge Ender, grønmalede med et hvidt Baand langs Kanten. Anbringes foran Indkørselsmasten. Tjener til Underretning for Lokomotivpersonalet om, at det er forbundet med særlig Fare, at køre ud over det almindelige Stoppested paa de Stationer m. v., foran hvilke det er anbragt.

Nr. 118. **Bremsemærker.**

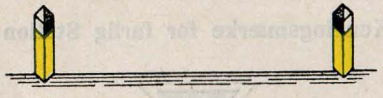
Som saadanne er anvendt forskellige Former: en Lægtestump paa en Telegrafstang, en Opstander med en firkantet gennembrudt Plade eller med et eller flere skraatstillede Brædder. Mærkerne anbringes i Reglen i Bremseafstand eller noget derudover foran vedkommende Hovedsignal*).

Nr. 119. **Kendingsmærke for Billetssalgssteder.**



To over hinanden anbragte Plankekryds, hvidmalede mod Toget. Opstilles som Regel ca. 500 m foran Billetsalgssteder.

Nr. 120. **Kendingsmærker for brandfarligt Land.**

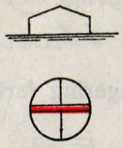


ca. 0,7 m høje Pæle, forneden gulmalede, foroven hvide paa de tre Sider og sorte paa den mod det brandfarlige Stykke vendende Side.

Opstilles ved begge Ender af brandfarlige Arealer, der grænse op til Statsbanernes Grund.

*) Anvendelsen af Bremsemærker har hidtil kun været forsøgsvis; en eventuel endelig Form for saadanne er endnu ikke fastslaaet.

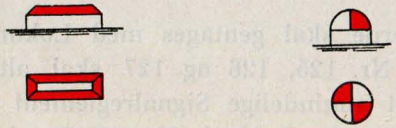
Nr. 121. **Grænsemærke** mellem Maskin- og Trafikafdelingens Omraader:



Lave runde Pæle, hvis opadvendende Ende er afskaaret skraat fra to Sider, saaledes at der fremkommer en Oprygning. Pælene ere hvidmalede, med en rød Stribe tværs paa Ryggen.

Anbringes med Ryggen vinkelret paa Sporet.

Nr. 122. **Frispormærker** anbringes ved sammenløbende Spor for at angive, hvor langt et Køretøj kan føres frem paa det ene Spor uden at hindre den frie Anvendelse af det andet Spor.



Mærkerne rage 5—10 cm op over Ballasten og bestaa enten af en rød- og hvidmalet, aflang Træklods, der anbringes midt mellem Sporene, eller af to rød- og hvidstribede Porcellænsklokker, der anbringes paa Træpløkke mellem Sporene tæt op til de paagældende Skinner.

Dokering sig under

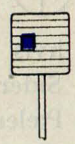
F. ~~Standsignal for Rangering~~ paa Stationer.

Signalet bruges, naar et Spor midlertidigt er spærret af f. Eks. et Ladningskabel til Akkumulator-

vogne. Signalet plantes midt i det paagældende Spor og gælder kun for dette. Ligger et Kabel hen over flere Spor, skal der bruges et Standsignal for hvert af disse

I Standsignal.-

Nr. 123. a »Rangering forbudt«



Ved Dagen	I Mørke
Blaa Skive.	Blaat Lys.

G. Fløjte- og Klokkesignaler fra og ved Færgerne.

a. Signaler med Mundfløjte.

Signalerne skal gentages med Lokomotivfløjten. Signalerne Nr. 125, 126 og 127 skal altid ledsages af de i det almindelige Signalreglement foreskrevne Haandsignaler, henholdsvis Nr. 62, 63 og 61.

Nr. 124. »Giv Agt, Kør langsomt«
1 lang Tone.

Nr. 125. »Kør i Retning fra Færge mod Land«
1 kort Tone.

Nr. 126. »Kør i Retning fra Land mod Færge«
2 korte Toner.

Nr. 127. »Stop«
3 korte Toner.

I Ny Tilføjelse (se Tillæg III side 192)

b. Signaler med Skibsklokken.

Nr. 128. »Den forreste Vogn har naaet Færgemidten«
1 stærkt Slag.

c. Signal med Stationsklokken ved Færgehavnen.

Signalet gives af vedkommende Station; i Fredericia dog af Togføreren.

Nr. 129. »Afgang for Færgen«
1 stærkt Slag.

II.

LOKALE SIGNALER FRA TOGENE.

(TILSVARENDE REGLER SOM DE, DER ER ANFØRTE I DEN SJÆLLAND—FALSTERSKE AFDELING AF REGLEMENTET, FINDER FOR TIDEN IKKE ANVENDELSE I JYLLAND OG PAA FYN).

III.

LOKALE SIGNALER PAA STATIONER M. V., HERUNDER TOGVEJS- OG UDKØRSELSSIGNALER.

LOKALE SIGNALER PAA STATIONER M. V., HERUNDER TOGVEJS- OG UDKØRSELS-SIGNALER.

Udover de egentlige Indkørselssignaler, eventuelt med Gennemkørselsarm og fremskudt Signal, forefindes følgende Signaler af de i almindeligt Signalreglement, Afsnit E III, og i foranstaaende Afsnit I angivne Typer*).

Nyborg—Strib.

Nyborg.

Nord for Ringebanens Remise.

Et 3-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Godssporet, Spor II og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Ringe til Spor I og IV.

Nord for Hovedperronen.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor I, III og Godssporet.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Ringe fra Spor IV og I.

*) Endvidere er under de forskellige Stationer opført en Del Signaler af afvigende Form eller Betydning, der først efterhaanden vil blive bragt i Overensstemmelse med de i Typefortegnelsen nævnte Signaler.

Nord for Knudshovedbroen.

Et 1-armet Signal for Tog fra Færgesporene b og c til Spor III.

Et 1-armet Signal for Tog fra Spor II til Færgesporene b, c og e.

Et 2-armet Signal for Tog fra og til Færgesporene a, d, e og Lp til og fra Spor I.

Masterne er nævnte i Rækkefølge fra Øst til Vest.

Færgesporene og Sporet ved Lokalperronen er i Rækkefølge fra Øst til Vest betegnede med a, b, c, d, e og Lp.

Nord for Færgesporene.

6 Signalmaster, hver med 2 Arme til modsat Side nemlig:

Fra Færgespor a til Spor I (østre Arm) og omvendt (vestre Arm).

Fra Færgespor b til Spor III (østre Arm) og fra Spor II til Spor b (vestre Arm).

Fra Færgespor c til Spor III (østre Arm) og fra Spor II til Spor c (vestre Arm).

Fra Færgespor d til Spor I (østre Arm) og omvendt (vestre Arm).

Fra Færgespor e til Spor I (østre Arm) og fra Spor I og II til Spor e (vestre Arm).

Fra Spor Lp til Spor I (østre Arm) og omvendt (vestre Arm).

Masterne er nævnte i Rækkefølge fra Øst til Vest.

Umiddelbart Syd for Knudshovedbroen er anbragt et under Sikringsanlæget inddraget Rangersignal med 1 Skive (Signal Ab, Nr. 103 og 104 i Typefortegnelsen*).

*) Foreløbig dog hvidt Lys.

Signalet, der betjenes fra Post II, gælder for Rangering saavel ad Remisesporene som ad det vest herfor beliggende Færgespor og viser »Rangering forbudt«, naar der er stillet Togvej til eller fra Spor G.

Ud for den sydlige Ende af Hovedperronen er der for vestfra kommende Tog anbragt 2 Stopmærker (Signal E Nr. 115 i Typefortegnelsen) nemlig eet mellem Sporene I og II gældende for nævnte 2 Spor og eet mellem Sporene III og G gældende for Spor G.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa vestlige Perron (Perronen ved Hovedbygningen) 2 Lyssignaler nemlig ud for Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I og Nord for Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor IV.

Mellem Spor I og II syd for 1ste Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.

Paa 2den Mellemperron for Udkørsel fra Spor III.

Hjulby.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Nyborg til Spor III og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Nyborg fra Spor II og III.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor II og III.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor III og I.

Ullerslev.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Nyborg til Spor III og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Nyborg fra Spor II og III.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor II og III.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor III og I.

Langeskov.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Nyborg fra Spor II.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Odense fra Spor I.

Marslev *).

I østre Ende.

Et 2 armet Togvejssignal for Indkørsel fra Nyborg til Spor II og III.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Nyborg fra Spor III og I.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor III og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor II og III.

*) Anlæget endnu ikke taget i Brug.

Odense*).

Ved Post I er paa en Signalbro anbragt følgende Togvejssignaler nævnte i Rækkefølge fra Syd til Nord.

Et Signal med 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra Nyborg til Spor II (nordre Arm) og omvendt (søndre Arm).

Et Signal med 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra Nyborg til Spor III (nordre Arm) og omvendt (søndre Arm).

Et Signal med 1 Arm for Udkørsel til Nyborg fra Spor IV.

Et Signal med 1 Arm for Indkørsel fra Nyborg til Spor V.

Et Signal med 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra Kerteminde til Spor VI (nordre Arm) og omvendt (søndre Arm).

Ved Post II er paa en Signalbro anbragt følgende Togvejssignaler nævnte i Rækkefølge fra Syd til Nord.

Et Signal med 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra Strib til Spor II (søndre Arm) og omvendt (nordre Arm).

Et Signal med 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra Strib til Spor III (søndre Arm) og omvendt (nordre Arm).

Et Signal med 1 Arm for Indkørsel fra Strib til Spor IV.

Et » » 1 » » Udkørsel til Strib fra Spor V.

Et » » 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra Brænderup til Spor VII (søndre Arm) og omvendt (nordre Arm).

*) Anlæget endnu ikke taget i Brug.

Et Signal med 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra Bogense til Spor VIII (søndre Arm) og omvendt (nordre Arm).

Natsignalerne for ovennævnte Togvejssignaler repeteres ikke bagud. For i Mørke at tilkendegive Signalernes Stilling for det rangerende Personale er der imidlertid i Højde med Signalbroernes Underkant lodret under hvert Signal anbragt en Lampe, der gengiver Signalet bagud ved »brandgult« Lys i Stopstilling og ved »blaaviolet« i Kørstilling.

Ved Rugaardsvejens Overkørsel og ud for østre Ende af den gamle Hovedbygning er der hvert Sted anbragt et Togvejssignal med 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra sydfynske Jernbanestation til Spor I (søndre Arm) og omvendt (nordre Arm).

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel til sydfynske Jernbaners Station fra Spor I.

Paa 1ste Mellemperron 3 Lyssignaler nemlig Vest for Perronundergangen for Udkørsel til Strib fra Spor III og Øst for Perronundergangen for Udkørsel til Nyborg fra Spor III og Spor IV.

Paa 2den Mellemperron 2 Lyssignaler nemlig Vest for Perronundergangen for Udkørsel til Strib fra Spor V og øst for nævnte Undergang for Udkørsel til Kerteminde fra Spor VI.

Paa 3die Mellemperron 2 Lyssignaler Vest for Perronundergangen for Udkørsel til Brænderup fra Spor VII og til Bogense fra Spor VIII.

Holmstrup.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor II og III

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor III og I.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Strib til Spor III og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Strib fra Spor II og III.

Tommerup *).

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Indkørsel fra Assens til Spor IV.

Et 3-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor IV, II og III.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor III, I og IV.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Assens fra Spor IV.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Strib til Spor III og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Strib fra Spor II og III.

Skalbjerg.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Odense fra Spor II.

---

*) Anlæget endnu ikke taget i Brug.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Strib fra Spor I.

Bred.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Odense fra Spor I.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Strib fra Spor II.

Aarup.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor III og II.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor I og III.

I vestre Ende.

Et 2 armet Togvejssignal for Indkørsel fra Strib til Spor I og III.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Strib fra Spor III og II.

Gjelsted.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Odense fra Spor I.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Strib fra Spor II.

Ejby.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor III og II.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor I og III.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Strib til Spor I og III.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Strib fra Spor III og II.

Nørre-Aaby.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Odense fra Spor I.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Strib fra Spor II.

Kauslunde.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor III og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor II og III.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Strib til Spor II og III.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Strib fra Spor III og I.

Middelfart.

I søndre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Odense til Spor II og IV.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Odense fra Spor IV og I.

I nordre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Strib til Spor IV og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Strib fra Spor II og IV.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Brænderup (nordvestfynske Bane) fra Spor III.

Fra nordvestfynske Bane gives kun Indkørsel til Spor III.

Strib.

Ved Post I.

To 2-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Odense fra Spor II og I, østre Mast samt fra Spor V (østre Færgeleje) og IV (mellemste Færgeleje), vestre Mast.

Vamdrup—Aarhus.

Vamdrup.

I søndre Ende.

Se Afsnit VIII »Signalreglement for de preussiske Statsbaners Tog paa Vamdrup Station og paa Strækningen Vamdrup—Farris«.

Følgende Togafgangssignaler forefindes:
Paa Perronen ved Hovedbygn. for Udkørsel fra Spor I.
Paa 1 Mellemsp. for Udk. fra Sp. II
" 2 " " " " " III
(Tillæg III)

I nordre Ende.

Et 2-armet Signal for Udkørsel til Lunderskov fra Spor I (øverste Arm) og Spor 1,2 samt østlige Sidespor (nederste Arm).

Lunderskov.

Kolding.

Taulov.

Fredericia.

Anlæget under Ombygning.

Paa Fredericia Station er der midlertidig opstillet et trearmet Rangersignal, der viser følgende Signaler:

1) Rangering tilladt.

Armen skraat opad — Hvidt Lys.

2) Rangering forbudt.
Armen vandret — Blaat Lys.

Øverste Arm gælder for Togvejen: Gl. Hovedspor og Havnen,
næstøverste Arm for Hovedspor I,
tredie Arm for Hovedspor II og
fjerde (nederste) Arm for Sidespor (Godsspor).

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:
Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.
Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.

Vejle (efter Ombygningen).

I søndre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Fredericia fra Spor I, II og III.

I nordre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Horsens fra Spor I, II og III.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Herning fra Spor P og III.

I hver Ende af Stationen er der endvidere opstillet et Rangersignal af Skiveform (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen), der angiver, om Rangering i Hovedsporene er forbudt eller tilladt.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1ste Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.

» 2den » » » » » III.

Paa den ene Pille af Gangbroen Nord for Havnegade for Udkørsel til Vejle Nordbanegaard.

Horsens.

I søndre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Juelsminde fra Spor J.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Vejle fra Spor I, II og III.

I nordre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Skanderborg fra Spor I, II og III.

I hver Ende af Stationen er der endvidere opstillet et Rangersignal af Skiveform (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*), der angiver om Rangering i Hovedsporene er forbudt eller tilladt.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen 2 Lyssignaler for Udkørsel fra henholdsvis Spor II og Spor III.

Paa Postbygningens søndre Facade for Udkørsel ad Juelsmindebanen.

Paa Horsens—Odder Banens Perron for Udkørsel til Odder.

Skanderborg.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Horsens fra Spor I og II.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Silkeborg fra Spor III.

---

*) Foreløbig dog hvidt Lys.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Aarhus fra Spor II og I.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen 2 Lyssignaler, der tændes samtidig, for Udkørsel fra Spor II samt 1 Lyssignal for Udkørsel fra Spor III.

Hasselager.

Anlæget under Ombygning.

Aarhus H og Aarhus Havn.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Skanderborg fra Sidespor og Spor II (øverste Arm) og fra Spor I (nederste Arm).

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Langaa fra Sidespor og Spor II (øverste Arm) og fra Spor I (nederste Arm).

I østre Ende.

To 1-armede Signalmaster, der har Betydning for alle paa 1ste og 2den Hovedspor fra Nord eller Syd indkørende Tog, for Rangerbevægelser mellem Havnebanen og Stationens Hovedspor samt for den fungerende Stationsbestyrer. Den nordlige Mast gælder for Spor I; den sydlige for Spor II.

Følgende Signaler gives:

Der ventes intet Tog (Normalstilling). Signalarmen skraat opad. (Hvidt Lys til begge Sider).	Toget skal standse ved Signalmasten Signalarmen vandret. (Rødt Lys imod Vest, grønt Lys imod Øst).
Naar dette Signal gives, kan Rangering foregaa uhindret imellem Stationen og Havnebanen. Stationsbestyreren maa ikke deblokere nogen Indkørsel for Tog til Spor I eller II.	Naar dette Signal gives, skal et indkørende Tog standse ved paagældende Mast, og Kørsel ind paa det Spor, for hvilket Signalet gælder, er forbudt. Derimod kan der frit rangeres mellem Havnebanen og Stationens øvrige Spor.

Hinrichsen.
Halsten
Typefortegnelsen for Spor I og II

Till III

Halsten
Typefortegnelsen for Udkørsel fra Spor
" " " " III

Paa Stationspladsen er i en Linie vinkelret paa Havnesporenes Retning opstillet 3 under Centralaflaasningen inddragne Rangersignaler, hvert med 1 Skive (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*) gældende for Sporene I (nordlige Signal), II (mellemste Signal) og III (sydligste Signal).

Paa Havnebanen er opstillet følgende Signalmaster:

En 2-armet Signalmast øst for Viadukten over »Spanien« for Tog fra Aarhus Station over Svingbroen til nordre Mole (øverste Arm) og til søndre Mole (nederste Arm).

To 1-armede Signaler ved Svingbroen og ved søndre Mole for Tog fra Havnen (henholdsvis over Svingbroen eller fra søndre Mole) til Aarhus Station.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Under Brunsgades Viadukt 3 Lyssignaler for Udkørsel fra henholdsvis Spor I, Spor II og Spor III.

Aarhus—Frederikshavn.

Laurberg.

I søndre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Aarhus fra Spor II og I.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Silkeborg fra Spor I.

---

*) Foreløbig dog hvidt Lys.

I nordre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Langaa fra Spor I, II og III.

Langaa

I søndre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Viborg til Spor II, III og Sidespor.

Et 3-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Aarhus til Spor III, IV og Sidespor.

Et 4-armet Togvejssignal for Udkørsel til Aarhus fra Sidespor, Spor IV, III og I.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Viborg fra Sidespor, Spor III og II.

I nordre Ende.

Et 4-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Randers til Sidespor, Spor III, II og I.

Et 4-armet Togvejssignal for Udkørsel til Randers fra Spor II, III, IV og Sidespor.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen 2 Lyssignaler nemlig Vest for Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I og Øst for Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor II.

Paa 1ste Mellemperron 2 Lyssignaler for Udkørsel fra Spor III til Viborg, Aarhus og Randers.

Paa 2den Mellemperron for Udkørsel fra Spor IV.

Randers.

Anlæget under Ombygning.

Hobro.

I søndre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Randers fra Spor I, II og III.

I nordre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Løgstør fra Spor III og II.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Aalborg fra Spor III, II og I.

I den sydlige Del af Stationen er der endvidere anbragt et 2-armet Rangersignal*) mellem Spor II og III gældende for Spor I (øverste Arm), samt for Spor II og III (nederste Arm).

Følgende Signaler vises:

Rangering tilladt	Rangering forbudt.
Armen skraat opad	Armen vandret
(hvidt Lys)	(blaaviolet Lys)

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1ste Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.

» 2den » » » » » III.

---

*) Signalet, der i Følge de i Typefortegnelsen fastsatte Regler skulde være af Type A b (Nr. 103 og 104), vil lejlighedsvis blive ombyttet med et Signal af nævnte Type.

Svendstrup.

I søndre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Hobro fra Spor III, II og I.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Nibe fra Spor I.

I nordre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Aalborg fra Spor I, II og III.

Aalborg.

I søndre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Svendstrup til Spor III og I.

En Signalmast med 2 Arme til modsat Side for Indkørsel fra Hadsund til Spor H I (østre Arm) og for Udkørsel til Hadsund fra Spor H II (vestre Arm).

To 1-armede Signaler for Udkørsel til Svendstrup fra Spor II (østre Mast) og fra Spor III (vestre Mast).

I nordre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Nørre-Sundby til Spor II, IV og V.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Nørre-Sundby fra Spor V og IV.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Nørre-Sundby fra Spor I.

I Stationens søndre Ende ved Indløbene til Privatbanestationen, Havne- og Godssporene er der i Nærheden af den østlige Togvejssignalmast anbragt et Rangersignal med 4 firkantede Skiver ved Siden af

hinanden (Signal Ab (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*). Den første Skive (regnet fra Øst) gælder for Rangering for Privatbanestationen ad det østlige Forbindelsesspor til Statsbanestationen, den anden er foreløbig som ugyldig forsynet med et Kryds, den tredie gælder for Rangering fra Havnesporene og den fjerde for Rangering til og fra Godssporene.

Rangering fra den vestlige Del af Stationspladsen ad Tværsporet maa kun finde Sted til Godspladsen og Havnesporene, naar de 2 vestlige Skiver og til Privatbanegaarden, naar de 3 gyldige Skiver viser fuld Skive, blaat Lys.

Ved Svingbroen og Klapbroen paa Aalborg Havnebane er der anbragt Skivesignaler med firkantede Skiver, hvorfra følgende Signaler gives:

I. Broen maa passeres af Tog.

Ved Dagen	I Mørke
Skivens Kant.	Hvidt Lys.

II. Broen maa ikke passeres af Tog.

Ved Dagen	I Mørke
Fuld Skive.	Blaat Lys.

Ved nordre Ende af 1ste Mellemperron staar et Stopmærke for indkørende Tog (Signal E Nr. 115 i Typefortegnelsen).

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1ste Mellemperron 2 Lyssignaler for Udkørsel fra henholdsvis Spor II og Spor III.

*) Foreløbig dog hvidt Lys.

Paa 2den Mellemperron 2 Lyssignaler for Udkørsel fra henholdsvis Spor IV og Spor V.

Paa Hadsundbanens Afgangsperron for Udkørsel ad Hadsundbanen.

Nørre-Sundby.

Ved Hovedbanen.

Et 1-armet Signal for Tog fra Aalborg ad Sæbybanens Forbindelsesspor til Sæbybanens Station ved Nørre-Sundby Havn. Signalet er opstillet ved Siden af Statsbanernes Indkørselssignal.

Ved Sæbybanen.

Et 1-armet Signal for Tog fra Sæbybanens Station ved Nørre-Sundby Havn ad Sæbybanens Forbindelsesspor til Aalborg. Signalet er opstillet vest for det ved Havnebanen liggende Svineslagteri.

Ved Post I.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Sæby fra Spor I a.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Aalborg fra Spor I, II og III.

I nordre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Fjerritslev fra Spor I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Hjørring fra Spor III og II.

Ud for Stationens sydlige Signalhus er opstillet et Rangersignal med 1 Skive (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*) for Rangering i søndre

*) Foreløbig dog hvidt Lys.

Sporskiftegruppe. Signalet har kun Betydning for det paa Stationspladsen rangerende Personale.

I den nordlige Del af Stationen forefindes ved Fjerritslevbanens Spor noget indenfor Stationsmærket et Stopmærke (Fuld Skive (rødt eller intet Lys)) angivende Rangeringsgrænsen for Statsbanernes Lokomotiver.

Hjørring.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Nørre-Sundby fra Spor II og I.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Frederikshavn fra Spor I og II.

Frederikshavn.

I søndre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Sæby fra Spor II.

I nordre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Hjørring fra Spor II og I.

I Stationens søndre Ende mod Havnebanen er anbragt et Rangersignal (Signal Ab (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*) gældende for Rangering fra Havnebanen ind paa Stationen.

---

*) Signalet, der i Følge de i Typefortegnelsen fastsatte Regler skulde være af Type Aa (Nr. 101 og 102), vil lejlighedsvis blive ombyttet med et Signal af nævnte Type. For »Rangering tilladt« vises i Mørke foreløbig hvidt Lys.

Lunderskov — Esbjerg — Struer — Langaa.

Bramminge.

Anlæget under Ombygning.

Esbjerg.

Anlæget under Ombygning.

Esbjerg Havn.

Ved Smørpakkeriet ved Havnebanen.

Et 3-armet Togvejssignal for Nedkørsel fra Stationen til Forhavnssporene (øverste Arm), Havnestationens Spor (mellemste Arm) og Dokhavnssporene (nederste Arm).

Ved Vognskuret (Flæskehallen).

Et 1-armet Signal for Opkørsel fra Havnestationen

Ved Signalhuset ved Havnen.

Et Rangersignal bestaaende af en Galgemast med en paa samme ophængt Lygte, der om Natten viser

blaat Lys. Fra Galgemasten vises saavel om Dagen som om Natten følgende Signaler ved Hjælp af Lygten:

Lygten ophejst . . . . »Rangering forbudt«.
Lygten nede . . . . . »Rangering tilladt«.

Sidstnævnte Stilling af Lygten er Normalstillingen.

Varde.

Anlæget under Ombygning.

Skjern.

I søndre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Herning fra Spor I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Varde fra Spor II og III.

I nordre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Ringkjøbing fra Spor III og II.

Ringkjøbing.

I søndre Ende

Et 1-armet Udkørselssignal for Tog til Nørre-Omme fra Spor III.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Varde fra Spor IV, II og I.

I nordre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Holstebro fra Spor I og II.

Holstebro.

I søndre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Herning fra Spor I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Ringkjøbing fra Spor II og III.

I nordre Ende.

Et 3-armet Togvejssignal for Udkørsel til Struer fra Spor III, II og I.

Lysgrønt signal, findes til Udk. fra Sp. I, II og III. –

Tillæg III

Lysgrønt signal, findes for Udk. fra Sp. I, II og III. –

Tillæg IV

Sporskifteindstillinger findes til Udk. fra Sp I, II og III. – Tillæg III.

Struer.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Skive fra Spor II og I.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Holstebro fra Spor II og I.

Paa Stationen er anbragt en Signalmast med firkantet Skive, der viser Stationen, om Sporskifterne i 3die Hovedspor er aflaasede i rigtig Stilling for Kørsel mellem Perronen og det blinde Spor.

Følgende Signaler gives:

Sporskifterne i 3die Hovedspor aflaasede. Skivens Kant (grønt Lys).	Sporskifterne i 3die Hovedspor uaflaasede. Fuld Skive (intet Lys).

Ved Signalhuset er opstillet et Rangersignal med 1 Skive (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*), der viser, om Rangering i 3die Hovedspor er forbudt eller tilladt.

Ved Indkørsel fra Øst og Vest findes et Stopmærke (Signal E Nr. 115 i Typefortegnelsen) for indkørende Tog. Signalet er anbragt paa Rangersignalmasten.

Ved Rebroussementssporet for Thybanens Tog forefindes et Skivesignal for Lokomotiver (kun Dagsignal). Fuld Skive betyder »Stop«.

Skive.

I søndre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Viborg fra Spor I og II.

*) Foreløbig dog hvidt Lys.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Struer fra Spor I og II.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Struer.

Endvidere forefindes følgende Signaler:

1. I Stationens østre Ende syd for Sporet til Struer to firkantede Skivesignaler gyldige for Indkørsel af Tog fra Vest til henholdsvis 1ste og 2det Hovedspor.

Følgende Signaler gives:

a. Indkørsel forbudt.

Ved Dagen:	I Mørke:
Fuld Skive.	Rødt Lys.

b. Indkørsel tilladt.

Ved Dagen:	I Mørke:
Skivens Kant.	Grønt Lys.

Forneden paa det Sporet nærmest staaende firkantede Skivesignal er anbragt en Lygte.

Ind- og Udkørsel fra Stationen over det blinde Spor sker saaledes:

Tog fra Vest. Togføreren sørger for, at Toget kommer tilstrækkelig langt frem i det blinde Spor og giver, naar det tilsvarende af de 2 firkantede Skivesignaler viser, at Indkørsel til 1ste henholdsvis 2det Hovedspor er tilladt, Lokomotivføreren Signal til at gaa tilbage. Posten i Signalhuset maa i taaget Vejr eller Mørke ikke skifte Sporskifte Nr. 3, forinden den foran nævnte Lygte forneden paa det Sporet nærmest staaende firkantede Skivesignal, efter at Toget har passeret Sporskiftet, atter kan ses fra Posten.

For vestpaa afgaaende Tog gælder det 2-armede Togvejssignal for Udkørsel kun for Ud-

kørsel fra Stationen ud i det blinde Spor. Afgangssignalet fra dette Spor gives af Togføreren,

naar Sporskifte Nr. 3 er skiftet, og

naar der er givet Signal til Udkørsel fra det 1-armede Udkørselssignal.

Saavel denne Skiftning af Sporskifte Nr. 3 som Skiftningen efter Togets Afgang fra det blinde Spor maa ikke ske, forinden Lygten forneden paa Skivesignalet, efter at Toget har passeret Sporskiftet, atter kan ses af Posten i Signalhuset.

2. Ved Siden af det blinde Spor er umiddelbart foran (vest for) Overkørsel Nr. 97, c. 200 m fra Enden af Sporet, anbragt et faststaaende Skivesignal, der ligesom Led- og Sikkerhedsrækværket ved Overkørslen er malet hvidt.

Der vises intet Natsignal.

3. Ved Havnebanens Indmunding i Sallingbanens Hovedspor en enarmet Signalmast gyldig for Havnebanetogs Indkørsel til Stationen.

I nordre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Glyngøre fra Spor III og II.

Paa hvert Signalhus henholdsvis i den østre og vestre Ende af Station er anbragt et Rangersignal (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*), der angiver, om Rangering i Hovedsporet er forbudt eller tilladt.

---

*) Signalet, der i Følge de i Typefortegnelsen fastsatte Regler skulde være af Type A a (Nr. 101 og 102), vil lejlighedsvis blive ombyttet med et Signal af nævnte Type. For »Rangering tilladt« vises i Mørke foreløbig hvidt Lys.

Viborg.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Skive fra Spor I.
Et 1- » » » » » Aalestrup fra Spor III.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Langaa fra Spor II.
Et 1- » » » » » Herning fra Spor IV.

Rødkjærsbro.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Kjellerup fra Spor III.
Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Viborg fra Spor II og I.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Langaa fra Spor I og II.

Bramminge—Vedsted.

Vedsted.

Tæt foran den tyske Grænse er der mellem Spor I og II opstillet et Stopmærke (Signal E Nr. 117 i Typefortegnelsen) for indkørende Tog.

Skanderborg—Skjern.

Silkeborg.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Herning fra Spor II.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Tog fra Havnen.
Et 1- » » » Udkørsel til Langaa fra Spor I.
Et 1- » » » » » Skanderborg fra Spor III.

Lys afgangssignaler findes til Udk. fra Spor I, II, III og IV. – Cattegy III

Herning.

I vestre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Skjern fra Spor II.
Et 1- » » » » » Holstebro fra Spor III.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Viborg fra Spor I.
Et 1- » » » » » Silkeborg fra Spor V.
Et 1- » » » » » Vejle fra Spor IV.

Aarhus—Ryomgaard—Grenaa.

Aarhus Ø.

Et Indkørselssignal for Tog fra Havnen.

Ryomgaard.

I vestre Ende.

Et 1-armet Udkørselssignal for Tog til Aarhus fra Spor I.

Et 1-armet Udkørselssignal for Tog til Randers fra Spor II.

I østre Ende.

Et 1-armet Udkørselssignal for Tog til Grenaa fra Spor III.

Trustrup.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Ryomgaard fra Spor I og II.

I østre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Grenaa fra Spor II og I.

Grenaa.

I østre Ende.

Et Rangersignal med 1 Skive (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen), der angiver, om Rangering i Hovedsporene er forbudt eller tilladt.

Struer—Thisted.

Oddesund Syd.

Et af en rød Skive bestaaende fast Signal (Natsignal vises ikke), der betegner, hvor langt et indkørende Tog maa komme.

Oddesund Nord.

Et af en rød Skive bestaaende fast Signal (Natsignal vises ikke), der betegner, hvor langt et indkørende Tog maa komme.

Thisted.

Et Rangersignal med 1 Skive (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*), der angiver, om Rangering i Hovedsporene er forbudt eller tilladt.

Skive—Glyngøre.

Glyngøre.

Nord for Vogterhuset ved Havnen.

Et af en rød Skive bestaaende fast Signal (Natsignal vises ikke), der betegner, hvor langt et indkørende Tog maa komme.

*) Foreløbig dog hvidt Lys.

Lysopgangssignaler gives til Udk. fra Sp I, II og III. –

Tillæg III

Lysopgangssignaler gives til Udk. fra Sp I, II, III og IV. –

Tillæg III

Bm. – Grønder. –
grundstet
Lysopgangssignaler til Udk fra Sp I, II, III, IV og V. –

Tillæg III

Hobro—Løgstør.

Aalestrup.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Hobro fra Spor I.
Et 1- » » » » » Viborg fra Spor II.

I vestre Ende.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Løgstør fra Spor I og III.

I Stationens østre Ende udfor Signalhuset er anbragt et Rangersignal med 1 Skive (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*), der angiver, om Rangering i Hovedsporene er forbudt eller tilladt.

Aars.

Nord for Signalhuset paa 3die Perron er anbragt et Rangersignal med 1 Skive (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen*), der angiver, om Rangering i Hovedsporene er forbudt eller tilladt.

Vejle Bl. – Holstebro
Bruvte:
Lysopgangssignaler gives til Udk. fra Sp I, II, III og IV. –

Tillæg III

*) Signalet, der i Følge de i Typefortegnelsen fastsatte Regler skulde være af Type A a (Nr. 101 og 102), vil lejlighedsvis blive ombyttet med et Signal af nævnte Type. For »Rangering tilladt« vises i Mørke foreløbig hvidt Lys.

IV.

STATIONER M. V. SOM IKKE HAR CENTRALISERET SPORSKIFTESIKRING.

STATIONER M. V. SOM IKKE HAR CENTRALISERET SPORSKIFTESIKRING.

Strækning: Tommerup—Assens: Knarreborg, Naarup, Glamsbjerg, Flemløse, Ebberup, Assens.

» : Bramminge—Vedsted: Gredstedbro, der dog har 1 aflaaset Sporskifte, Ribe, Vedsted.

» : Skanderborg—Skjern: Alken, Ry, Laven, Engesvang off. Sidespor, Bording, Ikast, Hammerum, Studsgaard, Kibæk, Troldhede**), Borris.

» : Holstebro—Herning—Vejle: Tvis, Aulum, Vildbjerg, Skibbild, Brande*), Give*), Farre*), Gadbjerg*), Jelling**), Gjødstrup, Grejsdal*), Vejle Nordbanegaard*).

» : Viborg—Herning: Bækkelund, Skjelhøje, Frederiks, Karup Grusgrav, Karup, Ilskov, Sunds.

» : Langaa—Laurberg—Silkeborg: Bøstrup, Thorsø (med nogle aflaasede Sporskifter), Faarvang, Gjern, Sminge, Resenbro.

*) Sikringsanlæg vil blive etableret.
**) Sikringsanlæg under Udførelse.

Strækning: Aarhus Ø.—Ryomgaard—Grenaa: Aarhus Ø., Risskov, Lystrup, Hjortshøj, Skjødstrup, Løgten, Hornslet, Mørke, Thorsager, Kolind, Hallendrup, Aalsø, Grenaa.

» : Ryomgaard—Randers: Pindstrup, Auning, Allingaabro, Uggelhuse, Volkmølle, Strømmen.

» : Struer—Thisted: Humlum, Oddesund Syd, der dog har 1 aflaaset Sporskifte, Oddesund Nord (med nogle aflaasede Sporskifter), Uglev, Hvidbjerg, Lyngs, Ydby, Hurup, Bedsted, Hørdum, Snedsted, Todbøl, Sjørring, Thisted.

» : Skive—Nykjøbing M.: Lyby, Jebjerg, Roslev, Durup, Glyngøre, Nykjøbing M.

» : Aalestrup—Viborg: Hvam, Møldrup, Skals, Løgstrup.

» : Hobro—Løgstør: Døstrup, Rørbæk, Nørager, Simested, Østerbølle, Østrup, Hornum, Gatten, Vindblæs, Løgstør.

» : Bramminge—Grindsted: Vejrup, Glejbjerg, Agerbæk, Tofterup, Krogager, Grindsted.

V.

FORTEGNELSE OVER FREMSKUDTE SIGNALER.

FORTEGNELSE OVER FREMSKUDTE SIGNALER.

Station m. v.	Togretning fra	Antal	Anmærkning
	Nyborg—Strib *).		
Nyborg	Odense	1	Blinklys.
»	Ringe	1	»
Hjulby	Nyborg	1	»
»	Odense	1	»
Ullerslev	Nyborg	1	»
»	Odense	1	»
Langeskov	Nyborg	1	»
»	Odense	1	»
Marslev	Nyborg	1	»
»	Odense	1	»
Odense	Nyborg	1	»
»	Kerteminde	1	»
»	Strib	2	»
Holmstrup	Odense	1	»
»	Strib	1	»
Tommerup	Odense	2	»
»	Assens	2	»
»	Strib	2	»
Skalbjerg	Odense	1	»
»	Strib	1	»
Bred	Odense	1	»
»	Strib	1	»
Aarup	Odense	2	»
»	Strib	2	»
Gjelsted	Odense	1	»
»	Strib	1	»

*) Den nedenfor anførte endelige Ordning paa Strækningen Nyborg—Strib vil først blive gennemført senere.

Station m. v.	Togretning fra	Antal	Anmærkning
Ejby	Odense	1	Blinklys.
»	Strib	1	»
Nørre-Aaby	Odense	2	»
» »	Strib	1	»
Kauslunde	Odense	1	»
»	Strib	1	»
Middelfart	Odense	1	»
»	Strib	1	»
Strib	Odense	2	» Det yderste trækkes ikke.

Vamdrup—Aarhus.

Vamdrup	Farris	1	Se Afsnit VIII.
Lunderskov	Vamdrup	1	
RollesMølle Grusgrav	Lunderskov	1	Benyttes kun under Gruskørsel.
Kolding	»	2	
Eltang	»	1	
Taulov	Kolding	1	
Fredericia	»	2	Det nordligste tændes ikke.
Børkop	Fredericia	1	
»	Vejle	1	
Brejninge	»	1	
Vejle	Fredericia	1	
»	Horsens	2	
Horsens	Vejle	2	
»	Skanderborg	1	
Hylke Grusgrav	Horsens	1	Bruges kun under Gruskørsel.
» »	Skanderborg	1	
Skanderborg	Aarhus	1	
Hørning	Skanderborg	1	
Aarhus Mølleeng	»	2	
» »	Randers	2	

Station m. v.	Togretning fra	Antal	Anmærkning

Aarhus—Frederikshavn.

Brabrand	Langaa	1	
Hinnerup	Aarhus	1	Tændes ikke.
Hadsten	»	1	» »
Laurberg	Silkeborg	2	
Langaa	Laurberg	1	
»	Viborg	1	
»	Randers	1	
Randers	Langaa	1	Tændes ikke.
»	Hobro	1	» »
Hobro	Aalborg	2	
»	Løgstør	1	
Mosskov private Sidespor	Hobro	1	
Støvring	»	1	Tændes ikke.
Svendstrup	»	1	» »
Aalborg	Nørre-Sundby	1	
Hjørring	» »	1	
Tolne	Hjørring	1	
Frederikshavn	»	2	

Lunderskov—Esbjerg—Struer—Langaa.

Esbjerg	Lunderskov	1	
»	Varde	1	
Varde	Skjern	1	Tændes ikke.
Ringkjøbing	Holstebro	1	
Holstebro	Ringkjøbing	1	
»	Herning	2	
Højslev	Skive	1	
Sparkjær	Viborg	1	
Rindsholm	»	1	Tændes ikke.
Bjerringbro	Langaa	1	» »

Station m. v.	Togretning fra	Antal	Anmærkning
Aarhus Ø.—Ryomgaard—Grenaa.			
Grenaa	Ryomgaard	1	
Ryomgaard—Randers.			
Volkmølle	Randers	1	
Strømmen	»	1	
Struer—Thisted.			
Uglev	Oddesund	1	Tændes ikke.
»	Thisted	1	» »
Bedsted	»	1	
Todbøl	Oddesund	1	Tændes ikke.
Skive—Nykjøbing M.			
Lyby	Glyngøre	1	Tændes ikke.
Glyngøre	Skive	1	
Aalestrup—Viborg.			
Hvam	Viborg	1	Tændes ikke.
Hobro—Løgstør.			
Nørager	Hobro	1	
Simested	»	1	
Aars	»	1	
»	Løgstør	1	
Gatten	Hobro	1	
Bramminge—Grindsted.			
Vejrup	Grindsted	1	
Grindsted	Bramminge	1	

VI.

DÆKNINGSSIGNALER (OVERKØRSELS-SIGNALER M. V.) VED GADER OG VEJE.

VII.

FORTEGNELSE OVER STATSBANERNES LINIEBLOKANLÆG.

DÆKNINGSSIGNALER (OVERKØRSELS-SIGNALER M. M.) VED GADER OG VEJE.

Overkørselssignal af Type Ba (Nr. 105 og 106) er anbragt ved:

Overkørsel Nr. 90, Syd for Ydby Station.

VII.

FORTEGNELSE OVER STATSBANERNES LINIEBLOKANLÆG.

FORTEGNELSE OVER STATSBANERNES LINIEBLOKANLÆG.

A. Dobbeltsporede Blokstrækninger.

Dobbeltsporet Linieblok findes paa Strækningerne: Dobbeltsporede Blokstrækninger.

a.*) Marslev—Aarup.
b. Fredericia—Taulov.
c.*) Aarhus—Hasselager.

Paa disse Strækninger findes følgende Blokposter: Blokposter paa dobbeltsporet Bane.

a.*) Marslev—Aarup.

Marslev Station.
Posten ved Vogterhus 13 b.
Odense Station.
Holmstrup »
Tommerup »
Skalbjerg »
Bred »
Aarup »

b. Fredericia—Taulov.

Fredericia Station.
Taulov »

c.*) Aarhus—Hasselager.

Aarhus.
Posten ved Vogterhus 75.
Hasselager.

*) Endnu ikke taget i Brug.

B. Enkeltsporede Blokstrækninger.

Enkeltsporede Blokstrækninger.

Enkeltsporet Linieblok findes paa Strækningen: Aalborg—Nørre Sundby.

Blokposter paa enkeltsporet Bane.

Paa denne Strækning findes følgende Blokposter:

Aalborg Station.

Posten ved Kastetvej, St. 2425.

Posten ved Limfjordsbroen, en Aflaasningspost, underlagt Nørre Sundby Station.

Nørre Sundby Station.

C. Uegentlige Linieblokstrækninger.

Uegentlige Linieblokstrækninger.

Linieblokanlæg som de under 131 i »Beskrivelse af og Bestemmelser om de danske Statsbaners Stations- og Strækningssikringsanlæg« 1915 beskrevne findes paa Strækningen:

Frederikshavn Station—Frederikshavn Havn.

Endvidere forefindes der paa Odense Havnebane et simpelt udformet Blokanlæg uden Signaler, hvor Blokapparaterne er erstattede af Klokkehuse, der ved Viserværk angiver om Strækningen er besat eller ikke.

Apparaterne er opstillet paa følgende 3 Steder:

1) ved Sporskiftet Vest for Aalykke Allé.
2) ved Sporskiftet Vest for Signalhus II.
3) ved Overkørslen for Bogense Landevej.

Paa hvert af de 3 nævnte Steder er opstillet et Klokkehus og en Hytte med en almindelig Induktor, ved Hjælp af hvilken alle 3 Klokkeværker kan udløses samtidig. Angaaende Brugen af Anlæget henvises iøvrigt til en derom gældende Instruks.

VIII.

SIGNALREGLEMENT FOR DE PREUSSISKE STATSBANERS TOG PAA VAMDRUP STATION OG PAA BANESTRÆKNINGEN VAMDRUP—FARRIS.

SIGNALREGLEMENT FOR DE PREUSSISKE STATSBANERS TOG PAA VAMDRUP STATION OG PAA BANESTRÆKNINGEN VAMDRUP—FARRIS.

Vamdrup Station.

En Indkørselssignalmast for Tog fra Syd er opstillet i Stationens sydlige Ende. Signalet »Hold udenfor« vises ved Signalarmen vandret, i Mørke rødt Lys, der vises tilbage mod Stationen med hvidt Lys. Signalet »Kør frem« gives ved, at Signalarmen stilles skraat opad (i Mørke grønt Lys), derhos bliver grønt Lys udefter vist tilbage mod Stationen med mat hvidt Lys.

Et fremskudt Signal er opstillet c. 800 m Syd for Indgangssporskiftet. Signalet er et Skivesignal og viser følgende Signaler:

1. *Stop.*

Ved Dagen:	**I Mørke:**
Fuld Skive.	Grønt Lys (vises tilbage mod Stationen med hvidt Lys).

2. *Kør.*

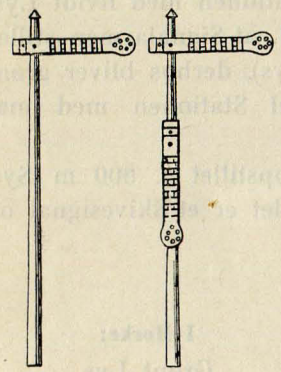
Ved Dagen:	**I Mørke:**
Skivens Kant.	Hvidt Lys (vises tilbage mod Stationen med hvidt Stjernelys).

Knaldsignaler anvendes, i Overensstemmelse med hvad der nedenfor under »Banestrækningen Vamdrup —Farris« Afsnit c er anført, dog saaledes at Knaldsignalet, der dækker Vamdrup Stations Indkørsel fra Syd i usigtbart Vejr, bliver at anbringe 9 Telegrafstænger Syd for Stationens søndre Stationsmærke.

I Stationens sydlige Ende findes 2 Udkørselssignalmaster, en østlig med 1 Signalarm og en vestlig med 2 Signalarme.

»Udkørsel forbudt«.

Ved Dagen:



Øst *Vest*

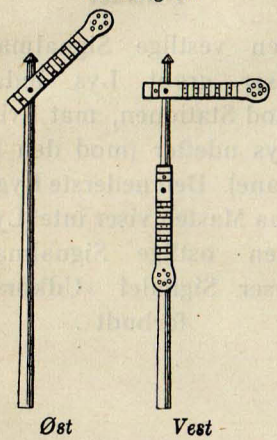
Den øverste Arm paa begge Master vandret. Paa den vestlige Mast hænger den nederste Arm lodret ned.

I Mørke:

Rødt Lys fra begge Master indad mod Stationen, hvidt Lys udefter (mod den fri Bane). Den nederste Lygte paa den vestlige Mast viser intet Lys.

»Fri Udkørsel fra 1ste østlige Hovedspor«.

Ved Dagen:



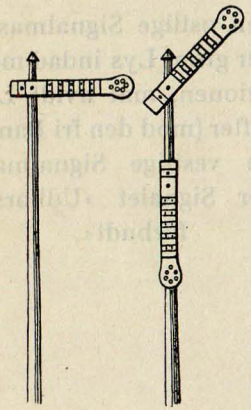
Den østlige Signalmast viser Armen skraat opad. Den vestlige Signalmast viser Signalet »Udkørsel forbudt«.

I Mørke:

Den østlige Signalmast viser grønt Lys indad mod Stationen, mat hvidt Lys udefter (mod den fri Bane). Den vestlige Signalmast viser Signalet »Udkørsel forbudt«.

»Fri Udkørsel fra 1ste vestlige Hovedspor«.

Ved Dagen:



Øst *Vest*

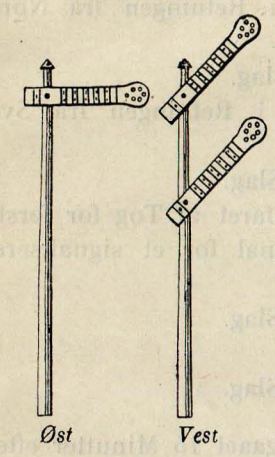
Den vestlige Signalmast viser den øverste Arm skraat opad, den nederste Arm lodret ned. Den østlige Signalmast viser Signalet »Udkørsel forbudt«.

I Mørke:

Den vestlige Signalmast viser grønt Lys indad mod Stationen, mat hvidt Lys udefter (mod den fri Bane). Den nederste Lygte paa Masten viser intet Lys. Den østlige Signalmast viser Signalet »Udkørsel forbudt«.

»Fri Udkørsel fra et af de vestlige Sidespor«.

Ved Dagen:



Paa den vestlige Signalmast begge Armene skraat opad. Den østlige Signalmast viser Signalet »Udkørsel forbudt«.

I Mørke:

Den vestlige Signalmast viser 2 grønne Lys indad mod Stationen og 2 matte hvide Lys udefter (mod den fri Bane). Den østlige Signalmast viser Signalet »Udkørsel forbudt«.

Banestrækningen Vamdrup—Farris.

For Banestrækningen Vamdrup—Farris gælder følgende Signaler:

a. Elektriske Klokkesignaler.

»Meldingssignal for Tog i Retningen fra Nord til Syd«.

1 Gang 5 Slag.

»Meldingssignal for Tog i Retningen fra Syd til Nord«.

2 Gange 5 Slag.

»Banen vil ikke blive befaret af Tog før første Plantog« samt »Indstillingssignal for et signaliseret Tog«.

3 Gange 5 Slag.

»Alarmsignal«.

6 Gange 5 Slag.

Anm. Er et Tog ikke afgaaet 15 Minutter efter den foretagne Afmelding, vil denne være at gentage forinden Togets Afgang, efter at »Indstillingssignal« først er givet.

Afsendes i Stedet for et signaliseret Tog et Tog i modsat Retning, gives først Indstillingssignal for det signaliserede Tog, hvorpaa der — tidligst efter 1 Minuts og senest efter 3 Minutters Forløb gives Afmeldingssignal for det andet Tog.

b. Haand- og Standsignaler.

1. Ledvogteren skal være til Stede ved sit Led, naar Toget passerer, og nøje iagttage dette; men han giver intet Signal for »Fri Bane«.

2. »Langsom Kørsel«.

Ved Dagen:	I Mørke:
Signalgiveren holder Armen eller en Genstand hen imod Sporet (altsaa ikke Armen lodret opad). Ved Begyndelsen og Enden af en Strækning, hvorover der skal køres langsomt, kan i Stedet for Haandsignaler anvendes Standsignaler (Skiver), første Sted en rund grøn Skive med paamalet »A«, sidste Sted en rund hvid Skive med paamalet »E«. Signalerne anbringes med Bogstavet vendende mod det kommende Tog og saaledes, at det første Signal ses tilhøjre, det sidste til venstre fra det kommende Tog.	Signalgiveren viser grønt Lys imod Toget. Ved Begyndelsen og Enden af en Strækning, hvorover der skal køres langsomt, kan i Stedet for Haandsignaler anvendes Standsignaler (ophængte Lygter), første Sted en Lygte visende grønt Lys, sidste Sted en Lygte visende hvidt Lys mod det kommende Tog og saaledes, at første Signal ses tilhøjre, sidste Signal tilvenstre fra det kommende Tog.

Anm. Standsignalerne skulle anbringes mindst 4 Telegrafstænger uden for den Strækning, hvorover der skal køres langsomt.

3. »Toget skal standse«.

Ved Dagen:	I Mørke:
Signalgiveren svinger Armen eller en Genstand i	Signalgiveren svinger en Haandlygte i Kreds med

Kreds (altsaa ikke Armene lodret opad).	Lyset mod Toget; Lyset skal saa vidt muligt være rødt.
I Stedet for Haandsignal kan benyttes Standsignal, nemlig en firkantet rødmalet Skive imod det kommende Tog.	I Stedet for Haandsignal kan benyttes Standsignal, nemlig en ophængt Lygte, visende rødt Lys imod det kommende Tog.

Anm. Signalet gives i følgende Tilfælde:

a. for at standse et Tog, efter at det elektriske Alarmsignal — se Side 88 — er givet.
b. naar Banepersonalet opdager Fejl ved Toget, som kunne medføre Fare
c. naar et Tog er kommet ind paa Strækningen, forinden et forudgaaende Tog kan antages at have forladt samme.
d. naar der paa Strækningen kommer Tog i modsat Retning af den, for hvilken Meldingssignal er givet.
e. naar der paa Strækningen efter Meldingssignal for den ene Togretning gives Meldingssignal for den modsatte Togretning, uden at det Tog, for hvilket det første Meldingssignal er givet, er passeret, eller uden at det først givne Meldingssignal telefonisk eller ved Afgivelse af Indstillingssignal er taget tilbage.
f. naar der findes en Hindring for et Togs Indkørsel paa en Station.
g. til Dækning af et ufarbart Spor.
h. til Dækning af et nedbrudt Tog.

I Tilfælde e. skal Signalet gives i begge Retninger, saaledes at Signalgiveren paa sin Standplads opstiller

et Stopsignal — Standsignal — og med et andet Stopsignal løber det andet Tog saa langt i Møde som muligt.

I Tilfældene a. til e. anvendes som Regel Haandsignal og kun undtagelsesvis Standsignal. I Tilfældene f. til h. bestemmer den, der giver Signalet henholdsvis foranlediger Signalet givet — jfr. Side 93, Linie 1—9 f. o., om Udlægningen af Knaldsignaler — hvorvidt Haand- eller Standsignal skal anvendes.

Naar det synes tvivlsomt, om Haandsignalet er iagttaget fra Toget, vil Togpersonalets Opmærksomhed være at vække ved det tilsvarende Hornsignal — flere Gange 3 korte Toner.

Standsignalet anbringes til højre — i Togretningen — for Sporet. Anvendes Standsignalet paa fri Bane til Dækning af et ufarbart Sporstykke, skal det anbringes mindst 200 m foran det Sted, ved hvilket Toget skal stoppe. Samtidig skal Standsignalet for »Langsom Kørsel« — se foran — anbringes 500 m foran Stopsignalet.

Et ufarbart Sporstykke vil, uden Hensyn til om et Tog kan ventes eller ikke, være at dække og altid i begge Retninger.

Anvendes Standsignalet paa fri Bane til Dækning af et nedbrudt Tog, skal det anbringes mindst 200 m foran det Tog, det skal dække. Samtidig skal der udlægges Knaldsignal 500 m foran Standsignalet — jfr. Side 92—93.

Saafremt Nødvendigheden af at give Signalet indtræffer saa pludselig, at dette ikke kan gives i den foreskrevne Afstand, vil det være at give saa langt fra Farepunktet som muligt.

I Mørke gives Standsignalet ved at ophænge

Lygten paa Skiven. I Nødstilfælde kan Lygten dog midlertidig ogsaa anbringes paa Jorden.

Naar et Tog nærmer sig et Standsignal, skal ogsaa Haandsignalet gives, naar en Vagt er opstillet ved Signalet, eller en Ledvogter er i Nærheden af dette.

c. Knaldsignal.

»Toget skal standse«.

Knaldsignalet bestaar af 3 Kapsler, der alle anbringes paa den i Kørselsretningen tilhøjre liggende Skinnestræng i Sporet med en indbyrdes Afstand af ca. 2 Skinnelængder.

Det anvendes:

A. Foran Haand- og Standsignalet »Toget skal standse« og Indkørselssignaler uden fremskudt Signal i følgende Tilfælde:

a. naar Stopsignalet i usigtbart Vejr ikke er synligt i 500 m Afstand, samt

b. under alle Vejrforhold, naar Sporet paa fri Bane af en eller anden Grund er ufarbart.

B. Naar synligt Stopsignal ikke kan gives.

C. Som Dækning for Tog, Togdele, Lokomotiver og Trollier eller Draisiner, som er tvungne til Ophold paa fri Bane.

Kapslerne anbringes som Regel 600 m foran det ufarbare Sted; paa Strækninger med stærkt Fald eller ved fugtigt Vejr maa denne Afstand forøges tilsvarende. Ufarbare Strækninger maa dækkes til begge Sider, og først til den Side, hvorfra første Tog kan ventes. Kapslerne maa ikke anbringes paa Vejovergange.

Udlægningen af Knaldsignalet foranlediges i Tilfælde af Dækning af:

a. ufarbare Sporstrækninger af den, der først opdager Ufarbarheden.
b. Tog eller Togdele af Togføreren eller den ved Togdelen forblevne Togbetjent.
c. Lokomotiver af Lokomotivføreren.
d. Trollier og Draisiner af Trollie- henholdsvis Draisineføreren.

Knaldkapslerne skulle fjærnes, saasnart Aarsagen til deres Udlægning ikke længere er til Stede.

d. Signaler paa Togene.

1. »Foran paa Toget«.

Ved Dagen:	I Mørke:
Intet Signal.	2 hvide Lys.

2. Bag paa Toget »Slutsignal«.

Ved Dagen:	I Mørke:
En rødmalet Skive med hvid Rand bag paa sidste Vogn samt 2 paa begge Sider rød- og hvidmalede firkantede Skiver — Topskiver — ovenpaa samme Vogn; disse sidste 2 Skiver kunne dog erstattes med de for »Mørke« gældende Lygter. En enkelt Motorvogn eller et enkelt Lokomotiv kan ogsaa give Signalet alene ved den runde Skive paa Bagsiden.	En rødt lysende Lygte bag paa sidste Vogn samt ovenpaa samme Vogn 2 Lygter — Toplygter —, der vise grønt Lys fremad og rødt Lys bagud. En enkelt Motorvogn eller et enkelt Lokomotiv kan ogsaa give Signalet alene ved den rødt lysende Lygte paa Bagsiden.

3. »Særtog følger i samme Retning«.

Ved Dagen:	I Mørke:
Slutsignalets ene eller begge Topskiver erstattet med 1 henholdsvis 2 runde grønne Skiver. En enkelt Motorvogn eller et enkelt Lokomotiv giver Signalet ved foruden den runde røde Skive paa Bagsiden — Slutsignalet — at bære en rund grøn Skive foroven paa Bagsiden.	Slutsignalets ene eller begge Toplygter erstattet med 1 henholdsvis 2 Lygter, der vise grønt Lys saavel fremad som bagud. En enkelt Motorvogn eller et enkelt Lokomotiv giver Signalet ved foruden den rødt lysende Lygte paa Bagsiden — Slutsignalet — at bære en grønt lysende Lygte foroven paa Bagsiden.

4. »Særtog kommer i modsat Retning«.

Ved Dagen:	I Mørke:
En rund grøn Skive foran paa Toget.	Et grønt Lys foran paa Toget foruden de 2 hvide Lys (Signal d. 1).

5. »Telegrafledningen er i Uorden«.

Ved Dagen:	I Mørke
En rund hvid Skive foran paa Toget eller paa hver Side af Toget.	gives dette Signal ikke.

6. »Banestrækningen skal straks efterses«.

Ved Dagen:	I Mørke:
En af Togpersonalet svinger en eller anden Genstand op og ned eller vinker med Armen.	En af Togpersonalet svinger en tændt Haandlygte op og ned.

7. Kendetegn for Trollier og Draisiner.

Ved Dagen:	I Mørke:
Intet særligt Signal.	En Lygte, der viser rødt Lys saavel fremad som bagud.

e. Signaler med Dampfløjte.

1. »Giv Agt« ——— en temmelig lang Fløjtetone.

2. »Træk Bremsen svagt an« • en kort Fløjtetone.

3. »Træk Bremsen stærkt an« • • • tre korte Fløjtetoner hurtigt efter hverandre.

4. »Løs Bremsen« ——— ——— to temmelig lange Fløjtetoner hurtigt efter hinanden.

f. Signaler med Mundfløjte eller Horn.

1. »Togpersonalet skal indtage sin Plads« samt Rangersignal »Gaa frem« ——— en temmelig lang Fløjtetone.

2. »Togafgang« samt Rangersignal »Gaa tilbage« ——— ——— to temmelig lange Fløjtetoner.

3. Rangersignal »Holdt« • • • tre korte Fløjtetoner hurtigt efter hverandre.

4. Flere Gange 3 korte Toner. Dette Signal gives:

a. for at bringe et Tog til at standse, naar Haandsignalet ikke kan gives eller ikke viser sig tilstrækkeligt.

b. for at foranledige, at i Nærheden værende Banepersonale bringer et Tog til Standsning.

Kjøbenhavn, i Februar 1917.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

Tillæg III

til

Reglement for lokale Signaler

II.

Jylland-Fyn.

Følgende Ændringer og Tilføjelser vil være at foretage i »Reglement for lokale Signaler II, Jylland-Fyn«.

Afsnit I.

Side 15 Linie 3 f. n. rettes »**F. Standsignal for Rangering paa Stationer**« til:

»**F. Dækningssignaler paa Stationer**«.

Side 15 Linie 1—2 f. n. og Side 16 Linie 1—5 f. o. udgaar og erstattes med:

»**I. Standsignal.**

Nr. 123 a »**Rangering forbudt**««.

Side 16 indskydes foran Afsnit »**G. Fløjte- og Klokkesignaler fra og ved Færgerne**« følgende nye Stykker:

»Signalet bruges, naar et Spor midlertidigt er spærret f. Eks. af Akkumulatorvogne under Opladning, Vogne som forvarmes fra faste Opstandere eller fra Kedelvogne paa andet Spor, Ladningskabler og Forbindelsesledninger, der krydser Sporet. Signalet plantes midt i det paagældende Spor og gælder kun for dette. Ligger et Kabel eller en Ledning over flere Spor, skal der bruges et Standsignal for hver af disse.

II. Flagsignal.

Nr. 123 b »**Forsigtig Rangering**«.

Ved Dagen	I Mørke
Brandgult Flag.	Brandgult Lys.

Dette Signal gives fra Postvogne, der henstaar paa Banegaarde uden at være indlemmede i Tog, naar der opholder sig Postpersonale i dem, samt fra Akkumulatorvogne under Opladning.

(Angaaende Dækning af Vogne: se endvidere Bemærkningerne til Signalerne Nr. 9 og 66 i »Instruks om Brugen af det almindelige Signalreglement«).

Paa Stationer med centraliseret Sporskiftebetjening, hvor Signal- og Sporskifteposterne maa holde Udkig med og vejlede Rangerbevægelserne, kan Haandsignal »Forsigtig« (Signal Nr. 7) erstattes af Signal Nr. 123 b«.

Afsnit III.

Side 32, under »**Middelfart**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1. Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.

Paa 2. Mellemperron for Udkørsel fra Spor III«.

Side 41, tilføjes under »**Aarhus—Frederikshavn**« før »**Laurberg**« følgende:

»**Hinnerup**.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.

Hadsten.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 52, under »**Skjern**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1. Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.

Paa 2. Mellemperron for Udkørsel fra Spor III«.

Side 52, under »**Ringkjøbing**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen 2 Signaler for Udkørsel fra Sporene II og III«.

Side 53, under »**Struer**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1. Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.

Paa 2. Mellemperron for Udkørsel fra Spor III«.

Side 56, under »**Silkeborg**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.
Paa 1. Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.
Paa 2. Mellemperron 2 Signaler for Udkørsel fra Sporene III og IV«.

Side 59, under »**Aalestrup**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:
Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.
Paa 1. Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.
Paa 2. Mellemperron for Udkørsel fra Spor III«.

Side 59, under »**Aars**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:
Paa Perronen ved Hovedbygningen udfor Varehuset for Udkørsel fra Spor I.
Paa 1. Mellemperron 2 Signaler for Udkørsel fra Sporene II og III.
Paa 2. Mellemperron for Udkørsel fra Spor IV«.

Side 59, efter »**Hobro-Løgstør**« sidste Stykke tilføjes følgende:

»Vejle H-Holstebro.

Brande.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:
Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1. Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.
Paa 2. Mellemperron 2 Signaler for Udkørsel fra Sporene III og IV.

Bramminge-Funder.

Grindsted.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:
Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.
Paa 1. Mellemperron 2 Signaler for Udkørsel fra Sporene II og III.
Paa 2. Mellemperron 2 Signaler for Udkørsel fra Sporene IV og V«.

Afsnit IV.

Side 63, under Strækning »Skanderborg-Skjern« slettes »Troldhede**)«.

Under Strækning »Holstebro-Herning-Vejle« slettes »Farre*)«, »Gadbjerg*)«, »Jelling**)« og »Grejsdal*)«, og den nederst paa Siden anførte Fodnote »**) Sikringsanlæg under Udførelse« bortfalder.

Side 64, Strækning »Bramminge-Grindsted« rettes til: »Bramminge-Brande«, og under denne Strækning tilføjes i sidste Linie efter Grindsted: »Filskov, Blaahøj«.

Afsnit V.

Side 70, under »**Skanderborg-Skjern**» tilføjes efter:

»Silkeborg ...	Skanderborg	2	«
»Silkeborg....	Herning	1	Blinklys«,

og i Anmærkningsrubrikken udfor Ry slettes Ordene »Tændes ikke«.

Side 70, under »**Holstebro-Herning-Vejle**« rettes Linien:

»Grejsdal*). .| Herning | 2 | «

til:

»Grejsdal . . . .| Herning | 1 | Blinklys«,

og den nederst paa Siden anførte Fodnote: »*) Anlæget under Udførelse« slettes.

Kjøbenhavn i December 1919.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

KØBENHAVN. J. D. QVIST & KOMP. (EJNAR LEVISON)
1587.19

Kd.

Tillæg III c

til

Reglement for lokale Signaler

II.

Jylland-Fyn.

Følgende Tilføjelse vil være at foretage i »Reglement for lokale Signaler II, Jylland-Fyn«.

Afsnit III.

Side 41 tilføjes under **»Aarhus—Frederikshavn«** mellem **»Hinnerup«** og **»Laurberg«** følgende:

»Hadsten.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Kjøbenhavn i November 1919.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

KØBENHAVN. J. D. QVIST & KOEP. (EINAR LEVSON)
1894.19

Tillæg V

til

Reglement for lokale Signaler

II.

Jylland-Fyn.

Følgende Ændringer og Tilføjelser vil være at foretage i »Reglement for lokale Signaler II, Jylland-Fyn«.

Afsnit I.

Side 16 under »F. **Dækningssignaler paa Stationer**« (jfr. Tillæg III) udgaar Teksten vedrørende Anvendelse af Signal Nr. 123 a og erstattes med:

»Signalet bruges, naar et Spor midlertidig er spærret, f. Eks. af Akkumulatorvogne under Opladning, Vogne som forvarmes fra faste Opstandere eller fra Kedelvogne paa et andet Spor, Kedelvogne som forvarmer Vogne paa et andet Spor, Ladningskabler og Forbindelsesledninger, der krydser Sporet. Signalet plantes midt i det paagældende Spor og gælder kun for dette. Ligger et Kabel eller en Ledning over flere Spor, skal der bruges et Standsignal for hver af disse.

(Angaaende Dækning af Vogne se endvidere Bemærkningerne til Signalerne Nr. 9 og 66 i »Instruks om Brugen af det almindelige Signalreglement«).

Efter »**II. Flagsignal**« tilføjes: »**(Lygtesignal)**«.

Teksten vedrørende Anvendelsen af Signal Nr. 123 b ændres til:

»Dette Signal gives fra Postvogne, der henstaar paa Banegaarde uden at være indlemmede i Tog, naar der opholder sig Postpersonale i dem.

Paa Stationer med centraliseret Sporskiftebetjening, hvor Signal- og Sporskifteposterne maa holde Udkig med og vejlede Rangerbevægelserne, kan Haandsignal »Forsigtig« (Signal Nr. 7) fra Signalposten (Sporskifteposten) erstattes af Signal Nr. 123 b«.

Afsnit III.

Side 29, under »**Tommerup**«, tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen 2 Lyssignaler, det nordligste for Udkørsel til Øst fra Spor I og det sydligste for Udkørsel fra Spor IV (Assensbanens Spor).

Paa 2den Perron for Udkørsel til Vest fra Spor II«.

Side 49, under »**Esbjerg**« tilføjes følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 2den Perron et Dobbeltsignal for Udkørsel fra Sporene fra II og III«.

Side 51, efter »**Varde**« tilføjes:

»**Sig.**

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.

Tarm.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 52 efter »**Ringkjøbing**« tilføjes:

»**Vemb.**

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 53 efter »**Struer**« tilføjes:

«**Vinderup.**

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 55 efter »**Skive**« tilføjes:

»**Sparkjær.**

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 56, under »**Rødkjærsbro**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1ste Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.

Paa 2den Mellemperron for Udkørsel fra Spor III«.

Side 58 under »**Thisted**« tilføjes:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Kjøbenhavn i Januar 1922.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

KØBENHAVN. J. D. QVIST & KOMP. (EJNAR LEVISON).

56•22

Hr Stationsforstander

Tillæg V c

til

Reglement for lokale Signaler

II.

Jylland-Fyn.

Følgende Tilføjelser vil være at foretage i »Reglement for lokale Signaler II Jylland-Fyn«.

Side 51 efter »**Varde**« tilføjes:

»**Sig.**

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.

Tarm.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 52 efter »**Ringkjøbing**« tilføjes:

»**Vemb.**

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 53 efter »**Struer**« tilføjes:

»**Vinderup**.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 55 efter «**Skive**« tilføjes:

»**Sparkjær.**

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II.«

Side 58 under »**Thisted**« tilføjes:

»Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbyningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa Mellemperronen for Udkørsel fra Spor II«.

Kjøbenhavn i Oktober 1921.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

KØBENHAVN. J. D. QVIST & KOMP. (EJNAR LEVISON).

974·21

Lars Ekfel

Tillæg VI a
til
Reglement for lokale Signaler.
II.
Jylland-Fyn.

Følgende Ændringer og Tilføjelser vil være at foretage i »Reglement for lokale Signaler II, Jylland-Fyn«.

Afsnit I.

Side 14 under **„E. Faste Mærker“** slettes i Fodnoten Sætningen: »en eventuel endelig Form for saadanne er endnu ikke fastslaaet« og der tilføjes: »Bremsemærkerne bortfalder, efterhaanden som Opstilling af de i »Almindeligt Signalreglement« anførte Afstandsmærker gennemføres.«

Afsnit III.

Side 32, Linie 6 f. n. udgaar og erstattes med:

„Paddeborg-Aarhus“.

Der tilføjes følgende nye Stykker:

„Paddeborg.

I nordre Ende:

Et Signal for Udkørsel til Tinglev fra Spor I.

I søndre Ende:

Se Afsnit VIII »Signalreglement for de preussiske Statsbaners Tog paa Tønder og Paddeborg Station og paa Banestrækningen Tønder-Sønderløgum«.

Faarehus.

I søndre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Paddeborg fra Spor I (vestre Signal) og fra Spor III (østre Signal).

I nordre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Tinglev fra Spor II (vestre Signal) og fra Spor III (østre Signal),

Bajstrup.

I søndre Ende:

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Paddeborg fra Spor I.

I nordre Ende:

Et 1-armet Signal for Udkørsel til Tinglev fra Spor II.

Tinglev.

I søndre Ende:

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Paddeborg fra Spor II og V.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Sønderborg fra Spor I og IV.

I nordre Ende:

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Røde-Kro fra Spor III og V.

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Tønder fra Spor I og IV.

I Stationens søndre Ende udfor de derværende Togvejsudkørselssignaler er der anbragt et Stopmærke (Signal E. Nr. 115 i Typefortegnelsen) gældende for Indkørsel fra Røde-Kro til Spor V.

Bolderslev.

I søndre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Tinglev fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

I nordre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Røde-Kro fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

Hjordkær.

I søndre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Tinglev fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

I nordre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Røde-Kro fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

Røde-Kro.

I søndre Ende:

Tre 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Tinglev fra Spor I (østre Signal), fra Spor II (midterste Signal) og fra Spor III (vestre Signal).

I nordre Ende:

a) udfor Signalhuset Øst for Spor I.

Et I-armet Togvejssignal for Udkørsel til Vojens fra Spor I.

b) Nord for 2. Perron mellem Spor I og II.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Vojens fra Spor III.

Hovslund.

I søndre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Røde-Kro fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

I nordre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Vojens fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

Over-Jerstal.

I søndre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Røde-Kro fra Spor I (vestre Signal) og fra Spor II (østre Signal).

I nordre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Vojens fra Spor I (vestre Signal) og fra Spor II (østre Signal).

Vojens.

I søndre Ende:

a) udfor Indgangssporskiftet:

Et 3-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Røde-Kro til Spor I, II og III.

b) ud for Kommandoposten:

To 1-armede Togvejssignaler paa Signalbro gældende for Udkørsel til Røde-Kro fra Spor I (østre Signal) og fra Spor II (vestre Signal).

c) ud for Hovedbygningen:

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Røde-Kro fra Spor III.

I nordre Ende:

Et 3-armet Togvejssignal for Indkørsel fra Lunderskov til Spor I, II og III.

Tre 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Lunderskov fra Spor I (Signalet Øst for Spor I), fra Spor II (Signalet Øst for Spor II) og fra Spor III (Signalet øst for Spor III).

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Haderslev (Signalet øst for Haderslevsporet).

Sommersted.

I søndre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Vojens fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

I nordre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Lunderskov fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

Farris.

I søndre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Vojens fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

I nordre Ende:

To 1-armede Togvejssignaler for Udkørsel til Lunderskov fra Spor I (vestre Mast) og fra Spor II (østre Mast).

Side 32, under **„Vamdrup“** udgaar Linie 1—3 f. n. og erstattes med:

»a) Vest for Hovedsporene:

Et 2-armet Togvejssignal for Udkørsel til Vojens fra 1. vestlige Hovedspor (øverste Vinge) og fra de vestlige Sidespor — Spor II og III — (nederste Vinge).

b) Øst for Hovedsporene:

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Vojens fra 1. østlige Hovedspor.«

Side 38, under **„Skanderborg“** tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»I Stationens østre Ende er mellem Spor III og IV opstillet et Stopmærke (Signal E. Nr. 115 i Typefortegnelsen) gældende for Indkørsel fra Silkeborg til Spor III.«

Side 52, under **„Ringkjøbing“** tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Ved nordre Ende af 2. Perron er opstillet et Stopmærke for Tog, der kører ind paa Spor III fra Ørnhøj (Signal E. Nr. 115 i Typefortegnelsen)«.

Side 56, Linie 16—20 f. o., udgaar Stykket om **„Bramminge-Vedsted“** og erstattes med

„Bramminge-Tønder.

Tønder.

I nordre Ende:

Paa 3. Perron.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Højer fra Spor IV.

Nord for Perronovergangen:

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Højer fra Spor III.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Brammange fra Spor II.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Tinglev fra Spor I.

Masterne er nævnt i Rækkefølge fra Vest til Øst.

I søndre Ende:

Se Afsnit VIII »Signalreglement for de preussiske Statsbaners Tog paa Tønder og Paddeborg Station og paa Banestrækningen Tønder-Sønderløgum.«

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C. Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa 2. Perron to Signaler for Udkørsel fra Sporene I og II.

Paa 3. Perron to Signaler for Udkørsel fra Sporene III og IV,

Tønder-Højer.

Højer Station med Havnebane til Højer Sluse.

Foran det nordligste Sporskifte ved Slusen:

Et 2-armet Togvejssignal for Nedkørsel til Spor II og I ved Slusen.

Foran det vestligste Sporskifte ved Højer Stationsbygning:

Et 1-armet Togvejssignal for Opkørsel fra Slusen til Spor I paa Højer Station.

I Indholdsfortegnelsen under »III. Lokale Signaler paa Stationer m. v., herunder Togvejs- og Udkørselssignaler«, rettes: »Vamdrup-Aarhus« til »Paddeborg-Aarhus« og »Bramminge-Vedsted ..... 56«
til »Bramminge-Tønder 56
» Tønder-Højer ..... 56«.

Side 59 under **„Vejle H.-Holstebro“** — jfr. Tillæg III — tilføjes foran »Brande«:

„Vejle Nord.

Følgende Lys-Afgangssignaler (Signal C. Nr. 111 i Typefortegnelsen) forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor II.

Paa Privatbanens Perron for Udkørsel fra Privatbanens Spor«.

Afsnit IV.

Side 63 udgaar Stykket om Strækningen Bramminge-Vedsted og erstattes med:

» : Bramminge-Tønder: Gredstedbro[xx]), Ribe, Vedsted, Skærbæk[xxx]), Bredebro[xxx]).

» : Bredebro-Løgumkloster: Løgumkloster[xxxx]).
» : Tønder-Tinglev: Terkelsbøl[xxxx]).
» : Tønder-Højer med Havnebane til Højer Sluse: Møgeltønder[xxxx]), Daler[xxxx]), Højer og Højer Sluse[xxx]).

Under Strækning »Skanderborg-Skjern« slettes: »Engesvang offentlige Sidespor«, »Bording«, »Hammerum«, »Studsgaard«, »Kibæk« og »Borris«.

Under Strækning »Holstebro-Herning-Vejle« slettes: »Give[x])« og efter »Skibbild« tilføjes: »Fasterholt[x])«. Endvidere tilføjes efter »Tvis«, »Aulum«, »Vildbjerg«, »Skibbild« og »Gjødstrup«: »[x])«.

Nederst paa Side 63 tilføjes følgende Fodnoter:

»[xx]) 1 Sporskifte aflaaset.

[xxx]) Nogle Sporskifter aflaaset i Afhængighed af Signal og nogle nøgleaflaaset uafhængigt af Signal.

[xxxx]) Nogle Sporskifter nøgleaflaaset uafhængigt af Signal.«

Side 64, 3. sidste Linie rettes »Bramminge-Brande til: »Bramminge-Funder« og efter »Blaahøj« tilføjes: »Ejstrupholm«.

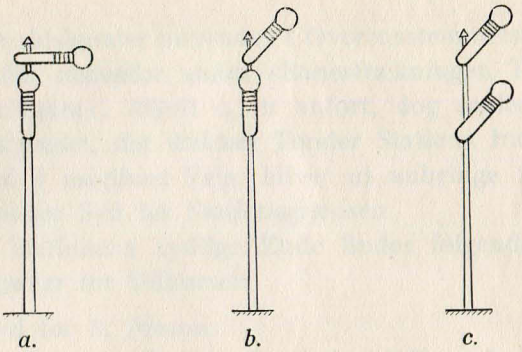
Afsnit VIII.

Side 83-87 bortfalder og erstattes med:

Signalreglement for de preussiske Statsbaners Tog paa Tønder og Paddeborg Station og paa Banestrækningen Tønder-Sønderløgum.

Tønder Station.

En Indkørselsmast for Tog fra Syd er opstillet i Stationens sydlige Ende. Masten har to Arme, af hvilke i Normalstillingen den øverste staar vandret og den nederste vises sammenfaldende med Masten.



Signalet »Hold udenfor« (*a*) vises med øverste Signalarm vandret (i Mørke rødt Lys, der vises tilbage mod Stationen med hvidt Lys).

Signalet »Kør frem« til Spor III (*b*) gives ved, at denne Arm stilles skraat opad (i Mørke grønt Lys), og til Spor V (*c*) ved at begge Arme stilles skraat opad (2 grønne Lys). Grønt Lys udefter vises tilbage mod Stationen med mat, hvidt Lys.

Syd for Indkørselssignalet er opstillet et **fremskudt Signal** (Skivesignal), som viser følgende Stillinger:

1) **Stop.**

Ved Dagen:	**I Mørke:**
Fuld Skive.	To brandgule Lys (vises tilbage mod Stationen med et hvidt Lys).

2) **Kør.**

Ved Dagen:	**I Mørke:**
Skivens Kant.	To grønne Lys (vises tilbage mod Stationen med et mat, hvidt Lys).

Knaldsignaler anvendes i Overensstemmelse med, hvad der nedenfor under »Banestrækningen Tønder-Sønderløgum«, Afsnit c, er anført, dog saaledes, at Knaldsignalet, der dækker Tønder Stations Indkørsel fra Syd i usigtbart Vejr, bliver at anbringe 9 Telegrafstænger Syd for Stationsgrænsen.

I Stationens sydlige Ende findes følgende Togvejssignaler for Udkørsel:

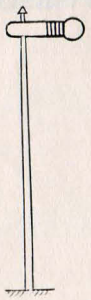
Syd for 3. Perron.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Syd fra Spor III.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Syd fra Spor IV.

Syd for Remisen.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Syd fra Spor V.



Udkørsel forbudt.

Fri Udkørsel.

Togvejssignalerne for Udkørsel er ligesom Indkørselssignalerne forsynede med Arm med rundt Hoved. Natsignalet vises udefter (mod den fri Bane) med hvidt Lys for »Stopstilling« og mat hvidt Lys for »Kørstilling«.

Paddeborg Station.

I Stationens sydlige Ende er opstillet et 1-armet Indkørselssignal for Tog fra Syd samt et 1-armet Signal for Udkørsel fra Spor II til Syd. Syd for Indkørselssignalet er opstillet et fremskudt Signal (Skivesignal). Med Hensyn til Signalernes Form, Repeterlysets Farve m. m. henvises til det under Tønder anførte.

Side 88 rettes i 1. og 2. Linie f. o. »Vamdrup-Farris« til »Tønder-Sønderløgum«.

I Indholdsfortegnelsen under VIII rettes i Linie 1 og 2 f. n. »Vamdrup« til: »Tønder og Paddeborg« og »Vamdrup-Farris« til »Tønder-Sønderløgum«. Tilsvarende Rettelser foretages paa Side 81 i Linie 1—3 f. n.

Kjøbenhavn, i April 1922.

Generaldirektoratet.

Kbhvn. - Nielsen & Lydiche (Axel Simmelkiær)

Tillæg VIb

til

Reglement for lokale Signaler

II.

Jylland-Fyn.

Følgende Tilføjelse vil være at foretage i »Reglement for lokale Signaler II, Jylland-Fyn«.

Afsnit III.

Side 57 under »Troldhede« (jfr. Tillæg II) tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»Følgende Lys-Afgangssignaler forefindes:

Paa Perronen ved Hovedbygningen for Udkørsel fra Spor I.

Paa 1. Mellemperron for Udkørsel fra Spor II.

Paa 2. Mellemperron for Udkørsel fra Spor III.«

Kjøbenhavn, September 1922.

Generaldirektoratet.

KBHVN. - NIELSEN & LYDICHE (AXEL SIMMELKIÆR)

Tillæg VI d
til
Reglement for lokale Signaler
II.
Jylland—Fyn.

Følgende Ændringer og Tilføjelser vil være at foretage i »Reglement for lokale Signaler II, Jylland —Fyn«.

Afsnit III.

Side 52, under »**Vemb**« tilføjes efter sidste Stykke følgende:

»*I søndre Ende* af Stationen (paa det sydlige Signalhus) er opstillet et Rangersignal med 1 Skive (Signal Nr. 103 og 104 i Typefortegnelsen).

Signalet angiver, om Rangering paa Spor II er tilladt eller ikke«.

Side 56, under »**Silkeborg**« udgaar Stykket om Togvejssignaler og erstattes med:

I vestre Ende.

Et 2-armet Signal for Udkørsel mod Funder. Øverste Arm gælder for Tog til Herning fra Spor II og nederste Arm for Tog til Bramminge fra Spor I.

I østre Ende.

Et 1-armet Signal for Udkørsel mod Langaa fra Spor IV.

Et 1-armet Signal for Udkørsel mod Skanderborg fra Spor III.

Afsnit IV.

Side 63, under Strækning »Skanderborg—Skjern« slettes »Alken« og »Ikast«.

Afsnit VI.

Side 75 under »Dækningssignaler (Overkørselssignaler m. m.) ved Gader og Veje« udgaar Linie 3—5 f. o. »Overkørselssignal af Type B. a. . . . . .
. . . . . .
. . . . . Ydby Station«.

Kjøbenhavn, Januar 1924.

Generaldirektoratet.

NORMAL-TRYKKERIET, KØBENHAVN

Ilalcomens Arkiv

Tillæg VI e

til

Reglement for lokale Signaler.

II.

Jylland—Fyn.

Følgende Ændring vil være at foretage i „Reglement for lokale Signaler II, Jylland—Fyn".

Afsnit III.

Under **„Aarhus H og Aarhus Havn"** udgaar Side 40 fra Linie 2 f. o. samt Side 41 Linie 1—18 f. o. og erstattes med:

„Anlæget under Ombygning".

Kjøbenhavn, Marts 1924.

Generaldirektoratet.

NORMAL-TRYKKERIET, KØBENHAVN

Statsbanernes Arkiv

Tillæg VI f

til

Reglement for lokale Signaler.

II.

Jylland-Fyn.

Følgende Ændringer vil være at foretage i „Reglement for lokale Signaler II, Jylland-Fyn".

Afsnit I.

Side 11 udgaar Stykket:

„C. Elektriske Lys-Afgangssignaler".

Overalt i Reglementet rettes „Lys-Afgangssignal (Signal C Nr. 111 i Typefortegnelsen)" til: „Signal Nr. 5 b (Lysafgangssignal)".

Side 17 udgaar Stykket:

„H. Sporspærringssignaler".

Afsnit III.

Side 59 under **„Aalestrup"** udgaar Linie 3—12 f. o. og erstattes med:

I østre Ende.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Hobro fra Spor I.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Viborg fra Spor II.

I vestre Ende.

Et 1-armet Togvejssignal for Udkørsel til Løgstør fra Spor III.

Kjøbenhavn i September 1924.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

13
74
34
141

Kd

Arkiv.

Tillæg VI g

til

Reglement for lokale Signaler

II.

Jylland-Fyn.

Følgende Ændringer og Tilføjelser vil være at foretage i »Reglement for lokale Signaler II, Jylland-Fyn«.

Afsnit III.

Side 32 under »*Strib*« tilf. efter 5. Linie f. o. følgende:

»Omtrent ud for Post I er mellem Sporene I og II opstillet et Rangersignal af Skiveform (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typefortegnelsen). Signalet gælder for Rangering i Spor II«.

Afsnit VIII.

Side 81 bortfalder Linie 1—4 f. n. og erstattes med:

»*Signalreglement for de danske og preussiske Statsbaners Tog paa Tønder og Sønderløgum Stationer og paa Strækningen Tønder-Sønderløgum samt for de preussiske Statsbaners Tog paa Padborg Station*«.

Tilsvarende Rettelser foretages i Overskriften Side 83 (jfr. Tillæg VI a) samt i Indholdsfortegnelsen.

I Tillæg VI a tilføjes paa Side 10 efter »Tønder Station« følgende:

»*Sønderløgum Station.*

I Stationens nordlige Ende er opstillet et 2-armet Indkørselssignal for Tog fra Nord samt to 1-armede Signaler for Udkørsel til Nord, henholdsvis fra Spor I (østre Mast) og Spor III (vestre Mast). Nord for Indkørselssignalet er opstillet et fremskudt Signal (Skivesignal). Med Hensyn til Signalernes Form, Repeterlysets Farve m. m. henvises til det under Tønder anførte.

Indkørselssignalet viser

1 Arm (øverste) skraat opad (i Mørke 1 grønt Lys) for »Kør frem« til Spor II,

2 Arme skraat opad (i Mørke 2 grønne Lys) for »Kør frem« til Spor III.«

Kjøbenhavn, April 1925.

Generaldirektoratet.

Tillæg VI g
til
Reglement for lokale Signaler
II.
Jylland-Fyn.

Følgende Ændringer og Tilføjelser vil vere at foretage i »Reglement for lokale Signaler II. Jylland-Fyn«.

Afsnit III.

Side 32 under »Sirik« III. efter 5. Linie f. o. følgende:

»Omtrent ud for Post I er mellem Sporene I og II. opstillet et Rangersignal af Skiveform (Signal A b (Nr. 103 og 104) i Typeforteglelsen). Signalet gælder for Rangering i Spor II«.

Afsnit VIII.

Side 81 bortfalder Linie 1—4 f. n. og erstattes med:

»Signalregulement for de danske og preussiske Statsbaners Tog paa Tønder og Sønderbyrum Station og paa Strækningen Tønder-Sønderbyrum samt for de preussiske Statsbaners Tog paa Padborg Station«.

Tilsvarende Rettelser foretages i Overskriften Side 83 (jfr. Tillæg VI a) samt i Indholdsfortegnelsen.

I Tillæg VI a tilføjes paa Side 10 efter »Tønder Station« følgende:

»Sønderbyrum Station.

I Stationens nordlige Ende er opstillet et 2-armet Indkørselssignal for Tog fra Nord samt to 1-armede Signaler for Udkørsel til Nord, henholdsvis fra Spor I (østre Mast) og Spor III (vestre Mast). Nord for Indkørselssignalet er opstillet et femskudt Signal (Skiveform). Med Henvisning til Signalernes Form, Repetertyvels Farve m. m. henvises til det under Tønder anførte.

Indkørselssignalet viser

1 Arm (overste) skraat opad (i Mørke 1 grønt Lys) for »Kør frem« til Spor II.

2 Arme skraat opad (i Mørke 2 grønne Lys) for »Kør frem« til Spor III.«

Kjøbenhavn, April 1929.

Generaldirektoratet.