

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIGNALREGLEMENT

FOR STRÆKNINGERNE:

NYBORG—FAABORG
NYBORG—SVENDBORG
ODENSE—SVENDBORG
ODENSE—FAABORG og
FAABORG—SVENDBORG

GYLDIG FRA 1. APRIL 1949

Signalreglement for strækningerne:

Nyborg — Faaborg

Nyborg — Svendborg

Odense — Svendborg

Odense — Faaborg og

Faaborg — Svendborg

For ovennævnte strækninger gælder fra 1. april 1949 »Signalreglement for Privatbanerne« med tilhørende tillæg I og II med følgende ændringer, idet samtidig de af Sydfyenske Jernbaner udgivne »Lokale bestemmelser og forklarende bemærkninger i tilslutning til »Signalreglement for Privatbanerne« af 1. oktober 1936 (optrykt 1943) ophæves.

På side 3 foretages følgende rettelser og tilføjelser:
Efter 6. linie f. o. tilføjes: »D Mastesignaler for rangering 30«.

I 13. linie f. o. ændres »V« til »DSB VIII«.

I 14. linie f. o. ændres »VI« til »DSB VI«.

Efter 14. linie f. o. tilføjes »DSB VII. Fakkelsignal 58«.

På side 4 foretages følgende rettelselser og tilføjelser:
I 3. linie f. o. tilføjes efter »på« »stationer uden hovedsignaler samt på«.

I 5. linie f. o. ændres »XVIII« til »DSB XXI«.

10.—13. linie f. o. udgår og erstattes af:

»DSB XXII. Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, og signalgivning ved kørsel over sådanne spor	110
A, Afmærkning	110
B, Signalgivning	112«

På side 5 udgår 1. stk. f. o. og i 11. linie f. n. tilføjes efter »hvidt« »blåt«.

På side 6 tilføjes efter 3. stk.: »Et hovedsignal, som er sat ud af virksomhed (fordi en station er ubetjent), betragtes som stopsignal for alle andre tog end dem, for hvilke stationen er ubetjent« og i 9. linie f. n. ændres »V« til »DSB VIII«.

På side 11 ændres i 11. linie f. n. »600« til »800«.

På side 20 ændres 4. og 5. linie således:

»Signal nr. 2 i forbindelse med signal nr. 30 (håndsignal »kør igennem«).«

På side 21 ændres i 9. og 10. linie f. o. »signal nr. 29 (håndsignal »kør«)« til »signal nr. 30 (håndsignal »kør igennem«)« og i 11. linie f. o. ændres »kør« til »kør igennem«.

På side 24 tilføjes foroven:

»Nr. 3 »kør igennem«.

Ved een grøn lygte for togretningen.

Ved dag og i mørke:

Signal nr. 2 i forbindelse med signal nr. 30
(håndsignal »kør igennem«).«

Endvidere tilføjes mellem 2. og 3. linie f. n.: »Med 2 grønne lygter for togretningen«.

På side 25 ændres i 9. linie f. n. »signal nr. 29 (håndsignal »kør«) til »signal nr. 30 (håndsignal »kør igennem«)« og i 7. linie f. n. ændres »kør« til »kør igennem«.

På side 30 tilføjes efter 5. linie f. o. det i det efterfølgende (på side 10) opførte afsnit D Mastesignaler for rangering, i 6. linie f. o. tilføjes efter »trinbrætter« »billetsalgssteder og stationer uden hovedsignaler« og 1.—2. linie f. n. ændres til:

a) *Daglyssignal.*

Ved dag og i mørke:

Brandgult lys på rund baggrundsskærm.

b) *Armsignal.*

Ved dag:

Vandret signalarm.

I mørke:

Brandgult lys.«

På side 31 udgår 2. og 3. linie f. o. og i 3. linie f. n. »ved trinbrættet«.

På side 35 tilføjes efter sidste linie: »Signalerne anvendes også ved krydsningssporskifterne, der alle er indrettede således, at sporskifterne i begge ender enten står til begge de lige spor eller til begge de krumme spor, og signal nr. 108 tilkendegiver, at sporskifterne kan befares ad begge de lige skinne-strenger, og signal nr. 109 tilkendegiver, at sporskifterne kan befares ad begge de krumme skinne-strenger«.

På side 37 udgår i nederste linie »indtil«.

På side 39 slettes sidste stykke.

På side 38—39 tilføjes nederst det i det efterfølgende (på side 12) opførte signal nr. 30 »kør igennem«.

Afsnit V. Standsignaler på siderne 52—57 udgår og erstattes af det efterfølgende (på side 16—25) opførte afsnit DSB VIII. Standsignaler.

Afsnit VI. Knaldsignal på siderne 58—59 udgår og erstattes af det efterfølgende (på side 14—15) opførte afsnit DSB VI. Knaldsignal.

På side 58—59 tilføjes det efterfølgende (på side 14—15) opførte nye afsnit DSB VII. Fakkelsignal.

På side 60 rettes beskrivelsen til signal nr. 46 a således:

»Ved dag: Signalstokken *holdes i vejret* med forsiden vendt mod togføreren.

I mørke: Signalstokken *holdes i vejret*, og vendt imod togføreren afgives *flere blink* med grønt lys«.

Den på figurerne viste pil slettes.

På side 61 tilføjes efter 1. stk. »Når signal nr. 46 af een eller anden grund ikke kan gives på foreskreven måde, skal stationsbestyreren underrette togføreren herom og give ham mundtlig afgangsbefaling«, og 3.—6. linie f. n. ændres til »Samtidig med, at signal nr. 46 (»afgang«) afgives, råber signalgiveren »afgang«. Hvis flere tog samtidig opholder sig på en station, således at en forveksling er mulig, nævnes togets betegnelse foran »afgang«, f. eks. »tog 443 afgang«.

På side 62 slettes sidste linie.

På side 65 udgår næstsidste stykke og erstattes af:
 »Fløjtesignal med to eller flere korte toner afgives kun på almindelige mellemstationer*), når to eller flere tog samtidig opholder sig på stationen, og da således, at fløjtesignalet med een kort tone gælder det tog, som holder i det hovedspor, der har det laveste spornummer, medens fløjtesignalet med to korte toner gælder det tog, som holder i det hovedspor, som har det næstlaveste spornummer o.s.v.«.

*) Herved forstås stationer, som i tjenestekøreplanen er trykt med almindelige (ikke fede) typer.

På side 71 ændres sidste stykke under »Til nr. 55« til:

»Signalet skal altid gives i følgende tilfælde:

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

når adgangen fra perron til et holdende tog sker over et ind-, ud- eller gennemkørende togs togvej. Signalet gives da ved at lade fløjten lyde dæmpet under passagen af det holdende tog«.

På side 73 tilføjes i 3. linie f. o. efter »station« »med hovedsignal« og efter 1. stk. tilføjes: »Endvidere anvendes signalet foran en station uden hovedsignal, et billetsalgssted eller et trinbræt, når lokomotivføreren fra togpersonalet ønsker tilkendegivet, om der er rejsende eller gods at afsætte«. Efter sidste linie tilføjes »Lokomotivføreren er ansvarlig for, at toget fører de foreskrevne kendingssignaler«.

På side 79 tilføjes efter 1. linie f. o.: »Signal nr. 68 (»kendingssignal for dræsiner og troljer«) føres også på skinnecykler o. lign. køretøjer«.

På side 80 under signal nr. 70 rettes dagsignalet »intet signal« til »Rund, rød skive bagud«.

Endvidere bortfalder signal nr. 71 (jfr. tillæg II).

På side 83 ændres 4. linie f. o. til »Til nr. 72 og 73«, og efter 4. linie f. o. tilføjes: »Signalerne nr. 72 (»særtog kommer i samme retning«) og nr. 73 (»særtog kommer i modsat retning«) tilkendegiver, at særtog kommer i den ved signalet angivne retning, forinden noget plantog.

Den station, hvorfra et tog skal føre underretnings-signal, er ansvarlig for, at togføreren får ordre til at anbringe underretnings-signalet på toget.

Togføreren er ansvarlig for underretnings-signalets anbringelse og nedtagning.«

På side 85 tilføjes efter sidste stk. under »Til nr. 74« »Stationen er ansvarlig for underretnings-signa-lernes anbringelse og nedtagning« og efter sidste stk. under »Til nr. 75« »Stationen er ansvarlig for, at togføreren får ordre til at anbringe underretnings-signalet på toget, og togføreren er ansvarlig for un-derretnings-signalets anbringelse og nedtagning«.

På side 87 ændres 8.—11. linie f. o. således:

»Signalet gives fra vogne, der vandforsynes eller er under forvarmning fra andet spor, fra akkumu-latorvogne under opladning og fra vogne, under hvilke der arbejdes, alt for så vidt vognen er indlem-met i tog, der er afbremset eller har forspændt loko-motiv«.

Endvidere tilføjes i sidste stykke under »Til nr. 77«

»Desuden skal lokomotivføreren underrettes ved arbejdets påbegyndelse og ved dets afslutning«.

På side 88—91 udgår signalerne nr. 79 a, 79 c og erstattes af de efterfølgende (på side 26—29) opførte signaler nr. 101 a, 101 b og 101 c, og endvidere til-føjes det på side 28—29 opførte signal nr. 102.

På side 93 ændres 2.—12. linie f. o. til »Grænsen for en station — eller et sidespor — med hovedsignaler angives til hver side ved mærke nr. 82. Mærket an-bringes med en diagonal lodret og i en højde af 2 à 2,5 m over skinnetop enten på selve indkørselssig-nalmasten eller på en stang. Mærket anbringes mindst 100 m foran det yderste sporskifte«.

På side 95 udgår i 4.—5. linie f. o. »(trinbrættet med sidespor)«.

Afsnit XIV. Faste mærker suppleres med de i det efterfølgende (på side 30—33) opførte nye kendings-mærker signal nr. 103, 104 og 112.

På side 96—97 udgår signalerne nr. 87 og 88 og erstattes af det efterfølgende (på side 34—35) opførte signal nr. 98 »ikke rejsende eller gods at afsætte«.

På side 102 i 12. linie f. n. rettes »600« til »800«, og i 9. linie f. n. tilføjes efter »toget« »skriftlig«.

På side 104 rettes i 10. linie f. o. »signal nr. 29 (håndsignal »kør«)« til »signal nr. 30 (håndsignal »kør igennem«)«.

I afsnit D på siderne 104 og 105 udgår overskriften og 1. stykke erstattes af følgende:

»D. Signalgivning på stationer uden hovedsignaler samt på billetsalgssteder og trinbrætter.

Når et tog nærmer sig en station uden hovedsignal, et billetsalgssted eller et trinbræt, hvor standsning kan ske efter behov, og lokomotivføreren ikke i forvejen har modtaget oplysning om, hvorvidt der er rejsende eller gods at afsætte, kan han skaffe sig oplysning herom ved at give signal nr. 60 (»færdig til indkørsel«).

Bliver dette signal derefter besvaret med signal nr. 98 (»ikke rejsende eller gods at afsætte«), kan han fortsætte kørslen, såfremt der ikke er rejsende eller gods at optage.«

Afsnit XVIII. Standsning af tog ved hånd- og standsignaler og dækning af spor, som ikke må befares på siderne 106—109 udgår og erstattes af det efterfølgende (på side 37—41) opførte afsnit DSB XXI. Standsning af tog ved hånd- og standsignaler og dækning af spor, som ikke må befares.

Afsnit XIX. Dækning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed på siderne 110—114 med tilhørende bilag udgår og erstattes af det i det efterfølgende (på side 42—58) opførte afsnit DSB XXII. Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, og signalgivning ved kørsel over sådanne spor, idet der dog på skitserne, der viser opstilling af standsignaler, slettes »hhv. 800 m«.

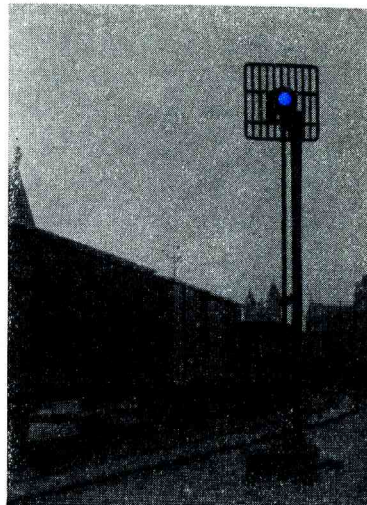
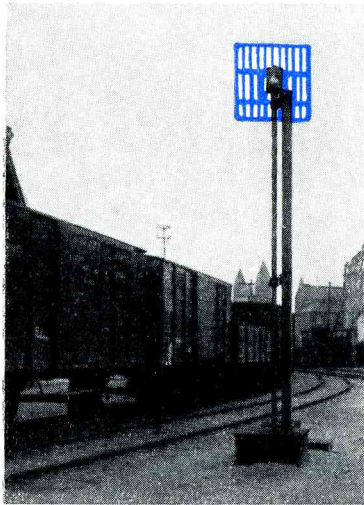
Iøvrigt vil for stationerne Odense og Nyborg H statsbanernes signalreglement (SIR) fortsat være gældende.

D. Mastesignaler for rangering.

Nr. 11. »Rangering forbudt«.

Dagsignal.

Natsignal.



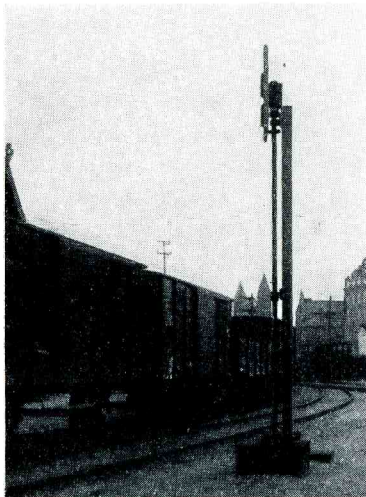
*Kvadratisk, blaa
skive.*

Blaa lys.

Nr. 12. »Rangering tilladt«.

Dagsignal.

Natsignal.



Skivens kant.

Brandgult lys.

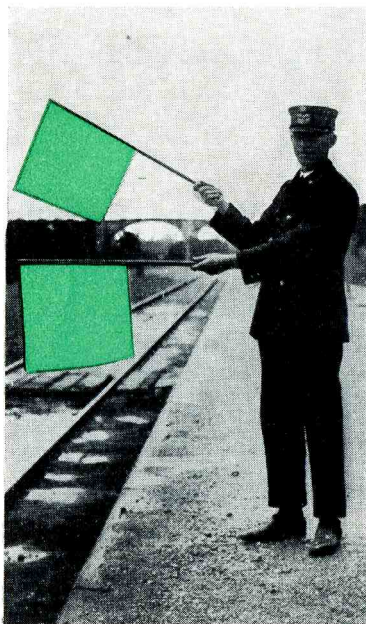
Til D.

Mastesignaler for rangering anvendes for at hindre rangering — f. eks. i et spor, i en sporgruppe eller forbi et bestemt punkt.

De nærmere regler fastsættes i hvert enkelt tilfælde ved lokal instruks.

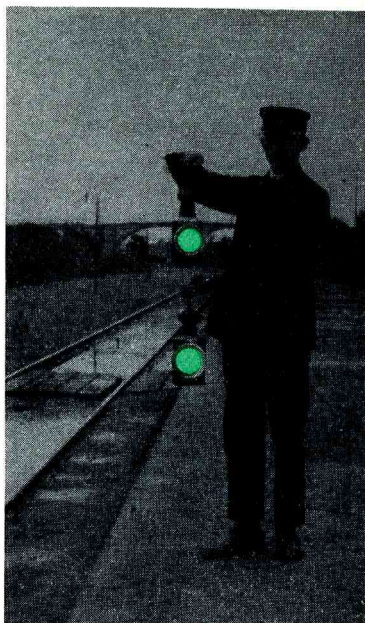
Nr. 30. »Kør igennem«.

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. $\frac{1}{2}$ m indbyrdes afstand mod det kommende tog.

Til nr. 30.

Signal nr. 30 (*»kør igennem«*) tilkendegiver på stationer m. m. med indkørselssignal, at kørsel gennem stationen må finde sted, uanset at der fra indkørselssignalet kun er vist signal nr. 2 (*»kør«*). På stationer med centralafslåsning eller med dobbelt aflåsede sporskifter i togvejen, jfr. tjenestekøreplanen, skal signalet vises fra perronen. Har stationen ikke centralafslåsning, eller er centralafslåsningen afløst, eller har den ikke dobbelt aflåsede sporskifter i togvejen, skal håndsignalet vises fra yderste modgående sporskifte.

DSB VI. Knaldsignal.

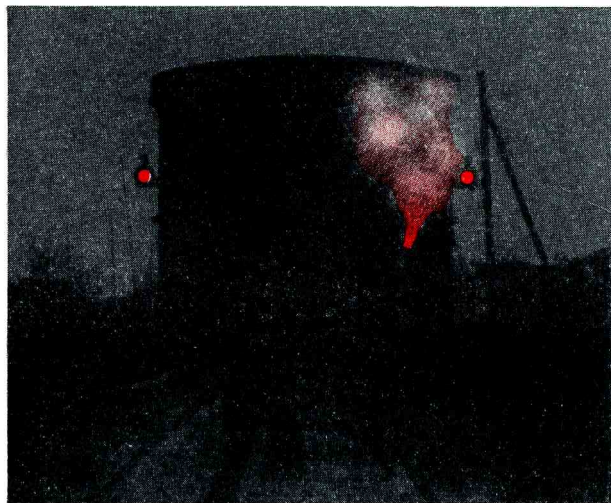
DSB nr. 37. »Signal følger«.

Eet eller flere høje knald.

DSB VII. Fakkelsignal.

DSB nr. 38. »Stop«.

Kun natsignal.



Rødtlysende fakkel.

Til DSB nr. 37.

Signal DSB nr. 37 (*»signal følger«*) tilkender, at toget snarest skal bringes til standsning, da det må forventes, at der vil følge enten et signal nr. 28 (*»stop«*) eller et signal nr. 40 (*»stop«*). Mod et kommende sneplovtog udlægges knaldsignal også foran signal DSB nr. 39 (*»forsigtig, standsignal »stop« følger«*).

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 begge skinnestrengene.

Til DSB nr. 38.

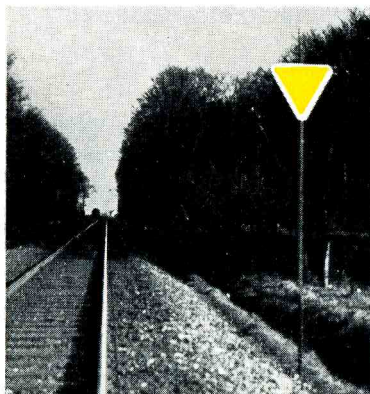
Signal DSB nr. 38 (*»stop«*) tilkender, at banen er ufarbar, fordi et tog, der ekstraordinært er standset på fri bane, holder stille eller kører tilbage. Signalet anvendes kun som natsignal.

Signalfaklen er som regel anbragt i signalkiveholderen bag på togets sidste køretøj.

DSB VIII. Standsignaler.

DSB nr. 39. »Forsigtig, standsignal »stop« følger«.

Dagsignal.



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

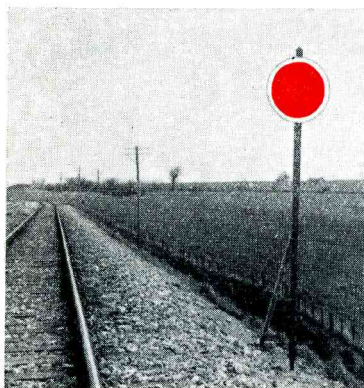
Natsignal.



To brandgule lys lodret over hinanden.

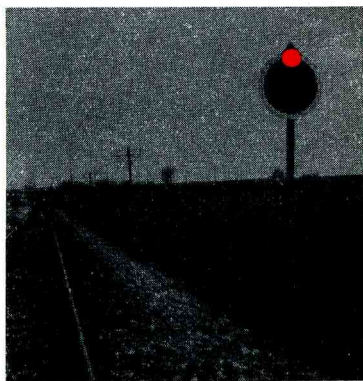
Dagsignal.

Nr. 40. »Stop«.



Rund, rød skive med hvid kant.

Natsignal.



Rødt lys.

Til DSB VIII.

Standsignaler er skivesignaler anbragt på en 2—3 m høj stander, som natsignaler i visse tilfælde suppleret med *lyssignaler*, der dog selvstændigt gælder som signaler.

I undtagelsestilfælde kan skiven dog anbringes på anden måde.

Til DSB nr. 39.

Signal DSB nr. 39 (»forsigtig, standsignal »stop« følger«) tilkendegiver, at signal nr. 40 (»stop«) følger i 400 m's afstand.

Signalet er anbragt tæt op til profilet til højre for sporet set i køreretningen. Mod kommende sneplovtog skal der i en afstand af 50 m foran signal DSB nr. 39 udlægges knaldsignal.

Til nr. 40.

Signal nr. 40 (»stop«) tilkendegiver, at sporet bag signalet ikke må befares.

På fri bane er signalet anbragt tæt op til profilet til højre for sporet set i køreretningen. Foran signalet skal der udlægges knaldsignal i 200 m's afstand og opstilles signal DSB nr. 39 (»forsigtig, standsignal »stop« følger«) i 400 m's afstand.

På stationer står signalet midt i sporet og er ikke suppleret med signalerne DSB nr. 37 og DSB nr. 39.

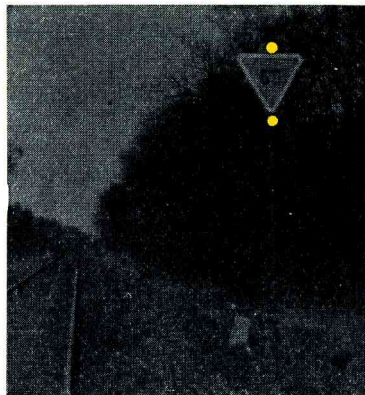
Nr. 41. »Forsigtigstrækning følger«.

Dagsignal.



Trekantet, ligesidet, brandgul skive med nedadvendt spids og med hvid kant samt med hastighedsangivelse.

Natsignal.



To brandgule lys lodret over hinanden.

Til nr. 41.

Signal nr. 41 (*»forsigtigstrækning følger«*) tilkendegiver, at et efterfølgende strækningsafsnit i henhold til tjenestekøreplanen, La eller særlig meddelelse (jfr. sikkerhedsreglementet) ikke må befares med den for strækningen ellers tilladte hastighed. Hastigheden (i km i timen) må ikke overskride det på skiven angivne tal.

Signalet er anbragt tæt op til profilet til højre for sporet set i køreretningen.

Signalet står såvel på fri bane som ved stationernes gennemgående hovedspor*) 400 m foran forsigtigstrækningens begyndelsespunkt, og *senest i dette punkt* skal togets hastighed være bragt ned til den for forsigtigstrækningen gældende største, tilladte hastighed.

Er der på en forgreningsstation flere gennemkørselstogveje, er det ved *bogstavangivelse* under skiven på signal nr. 41 angivet, for hvilken gennemkørselstogvej signalet gælder.

Er der på en forgreningsstation en *midlertidig hastighedsnedsættelse* i et gennemgående hovedspor, som ikke er gennemkørselsspor, er det ved *talangivelse* under skiven på signal nr. 41 angivet, for hvilket gennemgående hovedspor signalet gælder.

Under særlige forhold kan opstilling af signal nr. 41 undlades; men i så fald skal den pågældende forsigtigstrækningens begyndelse vises enten ved signal nr. 42 (*»kør langsomt«*) eller ved signal nr. 43 (*»kør hurtigere«*), se herom afsnit DSB XXII: *»Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, og signalgivning ved kørsel over sådanne spor«*.

*) Et gennemgående hovedspor er den lige (mindst krumme) fortsættelse ind på stationen af hovedsporet på fri bane.

Nr. 42. »Kør langsomt«.

Dagsignal.



Trekantet, ligebenet, brandgul skive med nedadvendt spids og med hvid kant samt med hastighedsangivelse.

Natsignal.



To brandgule lys skråt opad til højre (45°).

Ved *faste hastighedsnedsættelser*, d.v.s. hastighedsnedsættelser, der er optaget i tjenestekøreplanen, vises signal nr. 41 også i mørke *alene som dagsignal*.

Til nr. 42.

Signal nr. 42 (»kør langsomt«) tilkendegiver, at det umiddelbart følgende strækningsafsnit i henhold til tjenestekøreplanen, La eller særlig meddelelse (jfr. sikkerhedsreglementet) ikke må befares med den for strækningen ellers tilladte hastighed. Hastigheden (i km i timen) må ikke overskride det på skiven angivne tal.

Togets hastighed skal *senest, når lokomotivet er ud for signal nr. 42*, være bragt ned til den for forsigtigstrækningen gældende største tilladte hastighed.

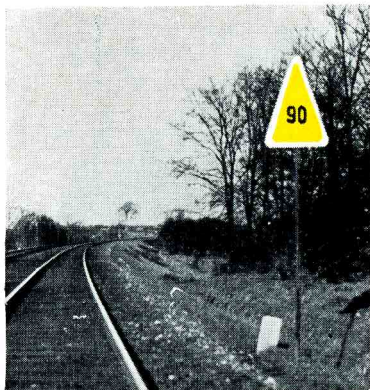
Signalet anvendes kun for udkørsel fra følgende togudgangsstationer og forgreningsstationer: Odense Syd, Faaborg, Svendborg, Nyborg Syd og Ringe, og da kun, når en forsigtigstræknings begyndelsepunkt ligger således, at normal afmærkning med signal nr. 41 (»forsigtigstrækning følger«) ikke ville kunne gennemføres, uden at dette signal måtte opstilles inden for det yderste sammenløbsspor skifte for stationens udkørselstogveje til den pågældende banestrækning. Se herom afsnit DSB XXII: »Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, og signalgivning ved kørsel over sådanne spor«.

Signalet er anbragt tæt op til profilet til højre for sporet set i køreretningen. Signalet gælder kun for tog, der er standset på stationen, men ikke for gennemkørende tog, for hvilke der på normal måde vises signal nr. 41.

Ved *faste hastighedsnedsættelser*, d.v.s. hastighedsnedsættelser, der er optaget i tjenestekøreplanen, vises signal nr. 42 også i mørke *alene som dagsignal*.

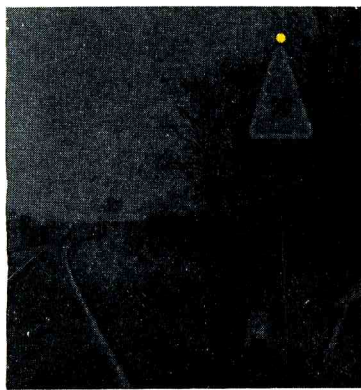
Nr. 43. »Kør hurtigere«.

Dagsignal.



Trekantet, ligebenet, brandgul skive med opadvendt spids og med hvid kant samt med hastighedsangivelse.

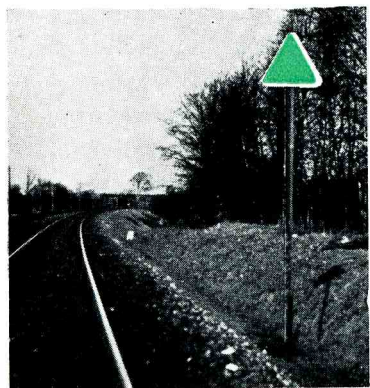
Natsignal.



Brandgult lys.

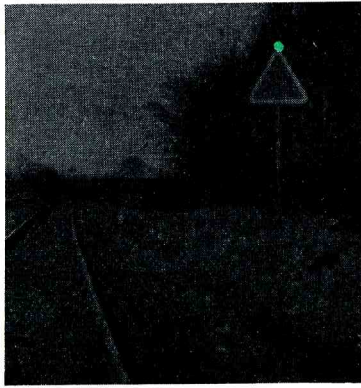
Nr. 44. »Forsigtigstrækning ender«.

Dagsignal.



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

Natsignal.



Grønt lys.

Til nr. 43.

Signal nr. 43 (»kør hurtigere«) tilkendegiver, at der i nær tilslutning til en forsigtigstrækning følger en anden forsigtigstrækning, som i henhold til tjenestekøreplanen, La eller særlig meddelelse (jfr. sikkerhedsreglementet) ikke må befares med den for strækningen ellers tilladte hastighed, og at hastigheden på denne anden forsigtigstrækning er større end på den første. Hastigheden (i km i timen) må ikke overskride det på skiven angivne tal.

Signalet er anbragt tæt op til profilet til højre for sporet set i køreretningen.

Signalet står ved den første forsigtigstræknings endepunkt, og først når hele toget har passeret signalet, må den for den første forsigtigstrækning gældende nedsatte kørehastighed sættes op til den for den anden forsigtigstrækning gældende største tilladte hastighed.

Ved faste hastighedsnedsættelser, d.v.s. hastighedsnedsættelser, der er optaget i tjenestekøreplanen, vises signal nr. 43 også i mørke alene som dagsignal.

Til nr. 44.

Signal nr. 44 (»forsigtigstrækning ender«) tilkendegiver, at kørslen med nedsat kørehastighed må ophøre, når hele toget har passeret signalet.

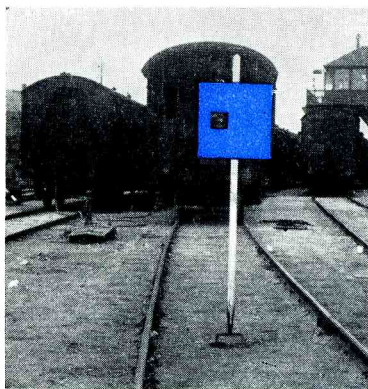
Signalet er anbragt tæt op til profilet til højre for sporet set i køreretningen.

Signalet står ud for det sted, hvor forsigtigstrækningen ender.

Hvor to forsigtigstrækninger følger tæt efter hinanden, kan signal nr. 44 for første strækning undlades, idet første forsigtigstrækning da afsluttes enten ved signal nr. 41 (»forsigtigstrækning følger«) eller ved signal nr. 43 (»kør hurtigere«).

Nr. 45. »Forbirangering forbudt«.

Dagsignal.



*Kvadratisk
blå skive.*

Natsignal.



Blåt lys.

gere») gældende for den anden forsigtigstræknings begyndelse, se herom afsnit DSB XXII: »Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, og signalgivning ved kørsel over sådanne spor«.

Ved *faste hastighedsnedsættelser*, d.v.s. hastighedsnedsættelser, der er optaget i tjenestekøreplanen, samt ved *midlertidige hastighedsnedsættelser*, der *ender på stationer* (dækket af hovedsignaler), vises signal nr. 44 også i mørke *alene som dagsignal*.

Til nr. 45.

Signal nr. 45 (»forbirangering forbudt«) tilkendegiver, at sporet bag signalet ikke må befares, fordi det er belemret med:

Vogne, der er under opladning eller vandforsyning eller under forvarmning fra andet spor eller fra fast forvarmningsanlæg,

kedelvogne, der forvarmer vogne på andet spor, kabler eller forbindelsesledninger.

Signalet anvendes kun på stationer og opstilles midt i sporet.

Nr. 101. »Giv agt« mærker.

- a) *Rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »giv agt«.*



- b) *Rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »giv agt« samt med rød skråstreg.*



Til nr. 101.

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

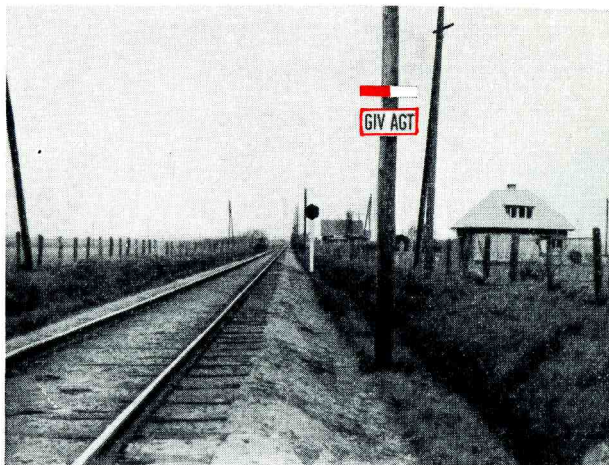
Til nr. 101 a.

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

Til nr. 101 b.

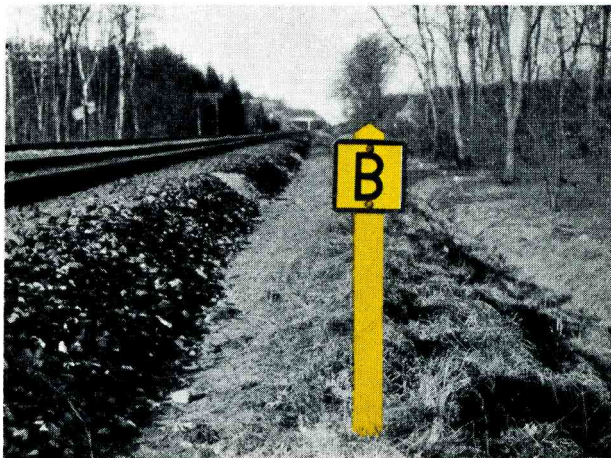
Mærket tilkendegiver, at lokomotivføreren i *usigtbart vejr* skal give signal nr. 55 (»giv agt«), når han passerer mærket.

c)
Rektangulær, hvid skive med rød kant og med påskrift »giv agt« samt over denne en rød og hvid tværplade.



Nr. 102. »Kendingsmærke for brandfarlige strækninger«.

En ca. 0,7 m høj pæl, som er malet brandgul, og 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. 101 c.

Mærket, som er anbragt ca. 200 m foran en vej-overskæring med advarselssignaler, tilkendegiver, at lokomotivføreren, når det bagved mærket værende kontrolllys for advarselssignalet ikke viser hvidt blinklys, altså enten når det er slukket, eller når det viser fast lys, skal give signal nr. 55 (»giv agt«), fra mærket passerer, og indtil overkørslen er nået. Mærket tilkendegiver derhos, at bremserne straks skal sættes i virksomhed, således at hastigheden så vidt muligt kan være nedsat til 15 km/t, inden overkørslen er nået.

For skruebremsede tog skal lokomotivføreren afgive signal nr. 56 (»b r e m s«), før signal nr. 55 afgives.

Disse regler gælder dog ikke, hvis toget af driftshensyn (stationsophold el. lign.) skal bringes til standsning, før overkørslen er nået.

Til nr. 102.

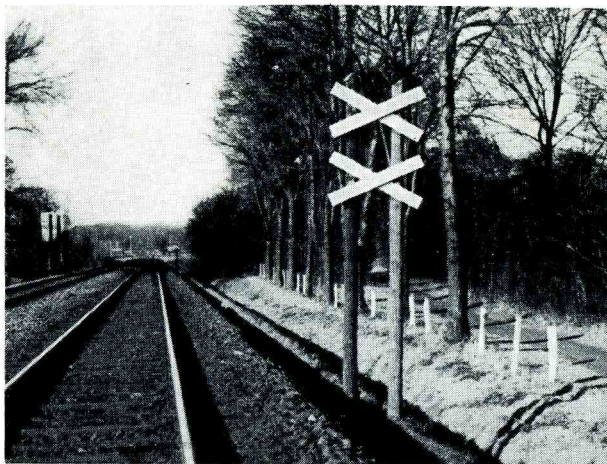
Mærket tilkendegiver, at der skal udvises forsigtighed ved fyringen under passagen af den afmærkede strækning.

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 passerer.

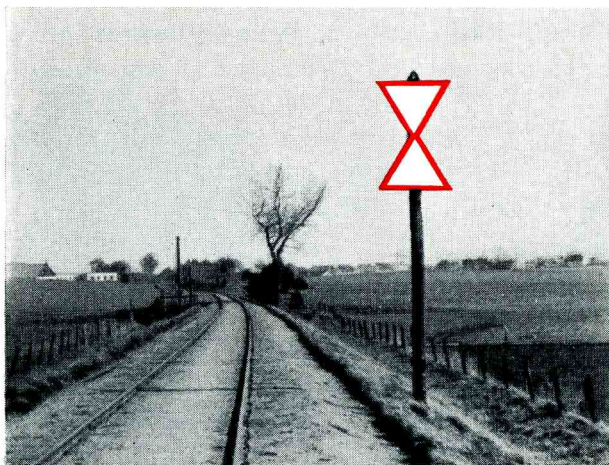
Opstilles mærket foran eller på en bro, tilkendegiver det, at der af hensyn til faren for ildspåsettelse af brodæk eller brotømmer ikke må rages i fyret under kørsel mellem mærkerne.

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



To over hinanden anbragte hvide kryds.

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



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

Til nr. 103.

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

Mærket er anbragt 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.

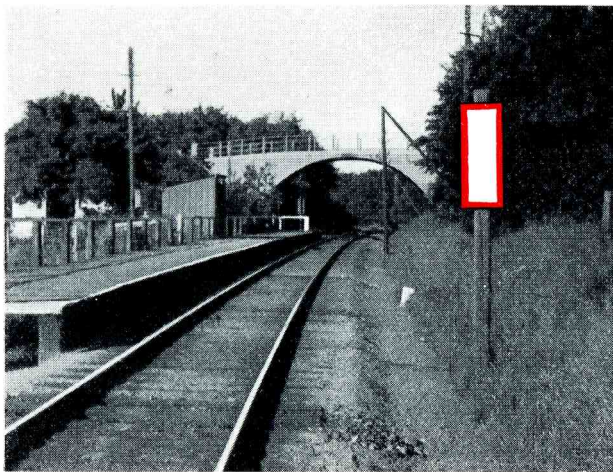
Til nr. 104.

Mærket tilkendegiver tilstedeværelsen af et holdsted 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. 112. »Kendingsmærke for perron ved trinbrætter, ved hvilke der ikke findes bevogtet (stedbetjent) overkørsel«.



Lodretstillet, rektangulær, hvid skive med rød kant.

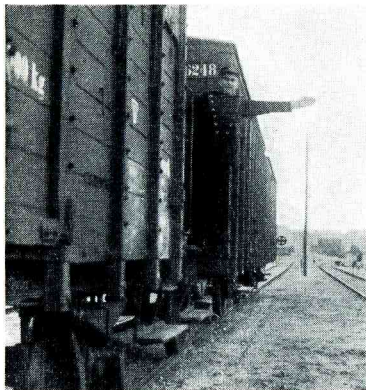
Til nr. 112.

Mærket tilkendegiver, hvor perronen ved et trinbræt, ved hvilket der ikke findes bevogtet (stedbetjent) overkørsel, er beliggende — jfr. tjenestekøreplanen.

Mærket er anbragt umiddelbart foran perronen på banens højre side.

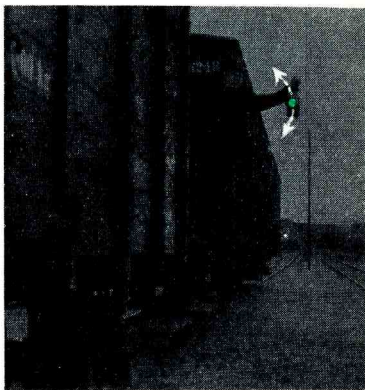
Nr. 98. »Ikke rejsende eller gods at afsætte«.

Dagsignal.



Signalgiveren udstrækker
den ene arm vandret.

Natsignal.



Signalgiveren bevæger
grønt lys op og ned.

Til nr. 98.

Signalgivningen skal ske fra den side af toget, hvor lokomotivføreren har sin plads. I de tilfælde, hvor toget passerer en kurve, skal signalerne dog udveksles fra den indvendige side af kurven. Hele togpersonalet skal deltage i udvekslingen af signalerne i det omfang, det har adgang til døre eller vinduer.

Når lokomotivføreren, inden toget når en station uden hovedsignaler, et billetsalgssted eller et trinbræt, ved at give signal nr. 60 (*»færdig til indkørsel«*) søger oplysning om, hvorvidt der er rejsende eller gods at afsætte, og signal nr. 98 (*»ikke rejsende eller gods at afsætte«*) derefter anvendes, tilkendegiver det, at der ikke er rejsende eller gods at afsætte.

DSB 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 signal nr. 54 (*»alarmsignal«*) 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 videre kørsel uforsvarlig.
- d) når *sporet er belemret* — f. eks. ved nedbrudte tog eller efterladte vogne.
- e) når *et hovedsignal er i uorden*, således at det ikke kan vise signal nr. 1 (*»stop«*),
- f) når *sporet er ufarbart* — f. eks. ved skinnebrud, dæmningsskred, belemrede vejoverkørsler o. lign., og
- g) når der udføres sådanne *arbejder i sporet*, som medfører fare for togpassage.

I almindelighed anvendes følgende signalgivning:

Signal nr. 28 (*»stop«*) vises mod toget. Signalet skal, hvor det er gørligt, suppleres med *knaldsignal* 200 m foran håndsignalet. Når et særligt farested findes, skal håndsignalet vises 800 m foran dette.

Signalet skal vises fra det øjeblik, toget er i sigte, indtil det er standset, hvorefter signalgiveren skal skynde sig hen til togets lokomotiv og meddele lokomotiv- og togføreren 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 mulig, og signalet holdes på stop.

Når ovenstående signalgivning anvendes ved dækning af et tog, som i mørke og usigtbart vejr *ekstraordinært er standset på fri bane*, skal ved togets bagende vises signal DSB nr. 38 (*»stop«*), indtil dækningsposten med sikkerhed kan vides at være nået ud i den foreskrevne afstand, hvori han skal iværksætte signalgivningen. Desuden skal signal DSB nr. 38 vises, sålænge et tog, der skal dækkes i mørke og usigtbart vejr, er i tilbagegående bevægelse.

Skal et tog standses, fordi *sporet er ufarbart* på grund af de under f) og g) nævnte tilfælde, og er der modtaget meddelelse om, at *togene er forud underrettet om faren*, kan følgende signalgivning bringes til anvendelse:

Signal nr. 40 (*»stop«*) opstilles umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen 400 m foran farestedet og suppleres med knaldsignal 200 m foran standsignalet. Signal DSB nr. 39 (*»forsigtig*,

standsignal »stop« følger«) opstilles umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen 400 m foran signal nr. 40. Mod et kommende sneplovtog skal knaldsignal også udlægges foran signal DSB nr. 39 og da i 50 m afstand.

B. På stationer.

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

Signalgivning.

Er sporstykket ved centralsikring, eller ved spigring, boltning og aflåsning eller ved en af distriktschefen 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* ved centralsikring, eller ved spigring, boltning og aflåsning eller ved en af distriktschefen godkendt sikring af sporskifter og håndtag i centralapparatet afspærret fra al toggang, holdes indkørselssignalet på stop, og tog rangeres ind.

Afmærkning.

Er sporstykket ved spigring, boltning og aflåsning eller ved en af distriktschefen godkendt sikring af sporskifter og håndtag i centralapparatet afspærret fra al kørsel, finder ingen afmærkning sted.

Er sporstykket *ikke* ved spigring, boltning og aflåsning eller ved en af distriktschefen godkendt sikring af sporskifter og håndtag i centralapparatet afspærret fra al kørsel, sker 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:

Signal nr. 40 (*»stop«*) opstilles til den eller de sider, hvorfra kørsel kan finde sted, 50 m fra farestedet, hvilken afstand dog kan afkortes, hvor forholdene gør det nødvendigt.

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

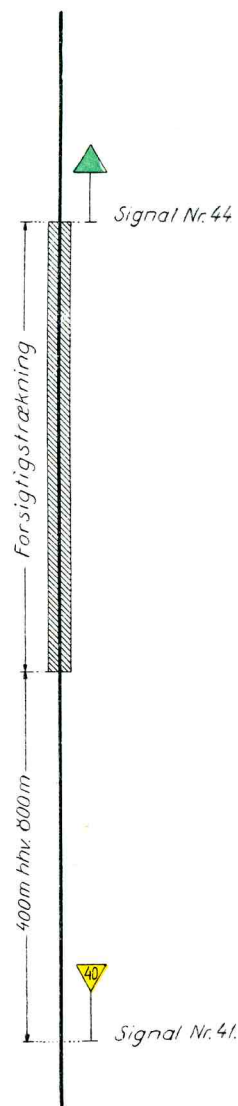
2. Er sporstykket belemret med vogne, som ikke må sættes i bevægelse (vogne under opladning eller vandforsyning eller under forvarmning fra andet spor, eller vogne hvorunder der arbejdes), og disse *er indlemmet i tog*, der er afbremset eller har forspændt lokomotiv, anbringes signal nr. 77 (*»flytning af vogne forbudt«*) på vognen. Arbejdes der under vognen, 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, der er under opladning eller vandforsyning eller under forvarm-

ning fra andet spor eller fra fast forvarmningsanlæg eller med kedelvogne, der forvarmer vogne på andet spor, *uden at disse vogne er indlemmet i tog*, der er afbremset eller har forspændt lokomotiv, eller krydses sporet af kabler eller forbindelsesledninger, anvendes følgende afmærkning:

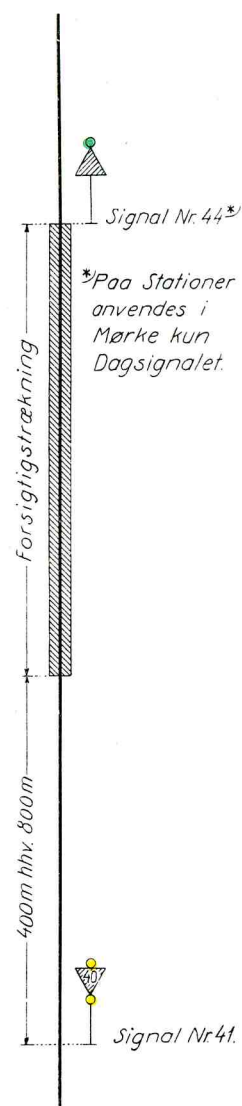
Signal nr. 45 (*»forbirangering forbudt«*) opstilles til den eller de sider, hvorfra rangerbevægelsen kan ske, 50 m fra farestedet, hvilken afstand dog kan afkortes, hvor forholdene gør det nødvendigt.

Haves sådant standsignal ikke til rådighed, kan signal nr. 40 anvendes; men det skal da snarest udveksles med signal nr. 45. Krydser et kabel eller en ledning flere spor, skal der bruges standsignal særskilt for hvert af disse.

Dagsignal



Natsignal



*Paa Stationer
anvendes i
Mørke kun
Dagsignalet.

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

A. Afmærkning.

Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, sker normalt ved opstilling af signalerne:

Nr. 41. (»forsigtigstrækning følger«) og nr. 44. (»forsigtigstrækning ender«).

Standsignalernes placering er i almindelighed uafhængig af strækningens inddeling i togfølgestationer og fri bane, og der anvendes normalt den i afsnit DSB VIII: »Standsignaler« angivne afmærkning, nemlig:

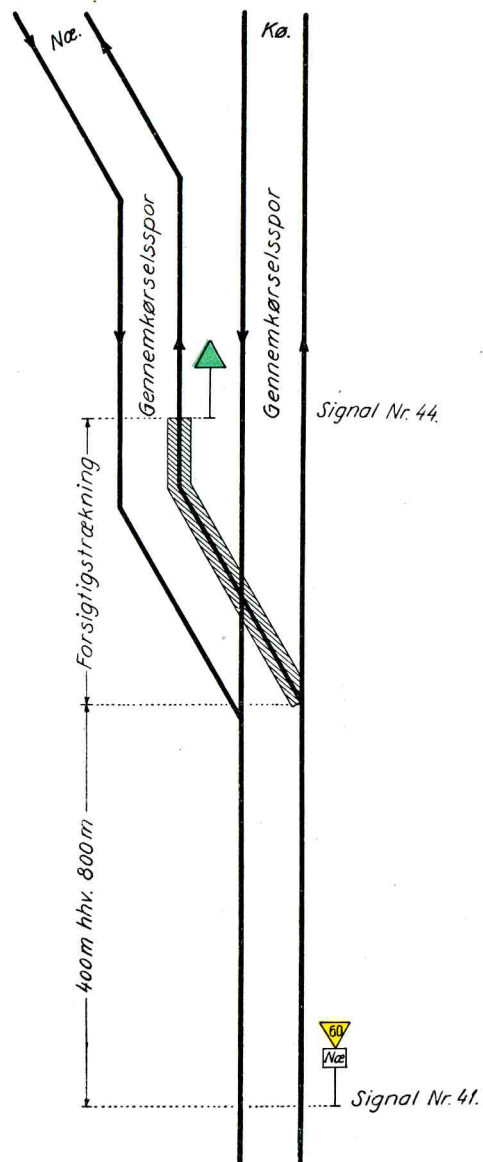
Signal nr. 41 opstillet 400 m foran forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Signal nr. 44 opstillet ud for det sted, hvor forsigtigstrækningen ender.

En skitse af den normale afmærkning er vist på side 42.

Afmærkningen foretages på stationer normalt kun for det eller de gennemgående hovedspor*) (bl. a. gennemkørselstogvej), men ikke for andre hovedspor eller for stationernes sidespor.

*) Et gennemgående hovedspor er den lige (mindst krumme) fortsættelse ind på stationen af hovedsporet på fri bane.

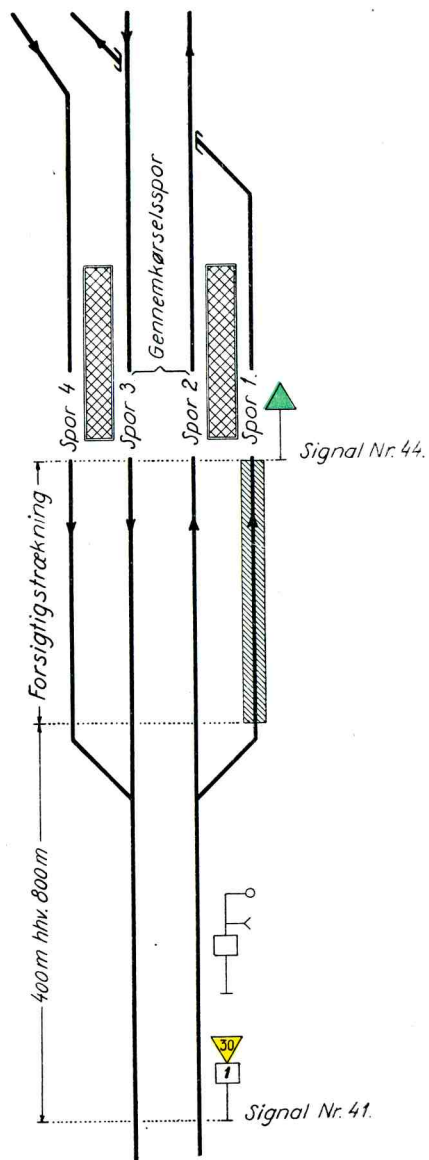


Såfremt signal nr. 41 i henhold til ovenstående regler ville komme til at stå på en perron, skal det i stedet opstilles ved den perronende, som er fjernest fra forsigtigstrækningen — se side 48.

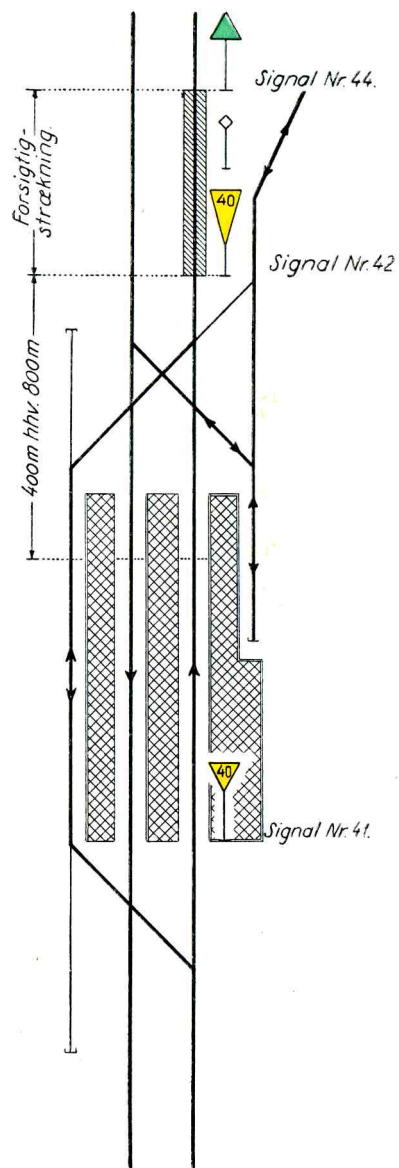
Såfremt opstilling af signal nr. 41 efter ovenstående skal ske på et sted, hvor man fra mere end eet gennemgående hovedspor kan køre ind på en forsigtigstrækning, skal signal nr. 41 opstilles i ovennævnte afstande ved hver enkelt af disse gennemgående hovedspor.

Fra denne normale afmærkning sker dog følgende undtagelser:

1. Er der på en forgreningsstation *flere gennemkørselstogveje*, skal det ved *bogstavangivelse* under skiven på signal nr. 41 angives, for hvilken gennemkørselstogvej signalet gælder — se side 44. Er hastigheden nedsat på mere end een af stationens gennemkørselstogveje, skal der foretages en fuldstændig afmærkning for hver af disse. Signalerne nr. 41 opstilles da ved siden af hinanden på det sted, hvor det længst fra stationen værende signal skal vises, og forsynes som ovenfor med bogstavangivelse.



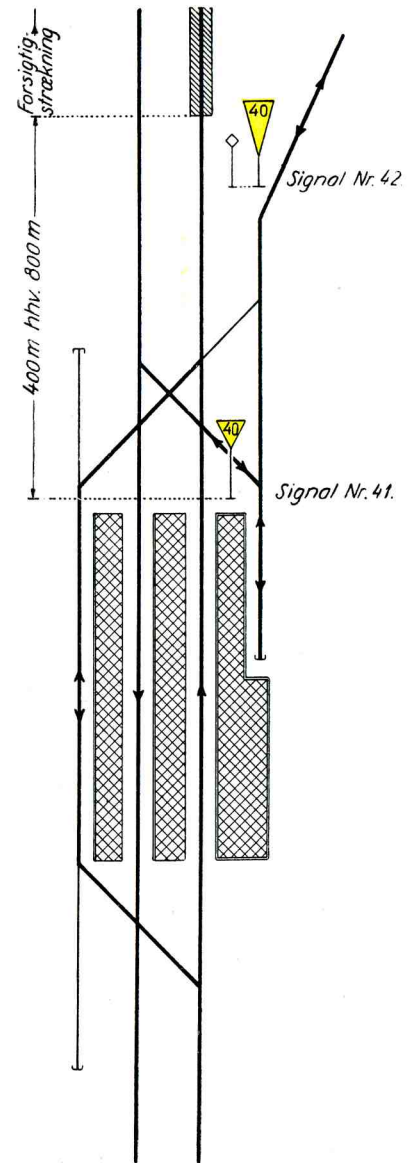
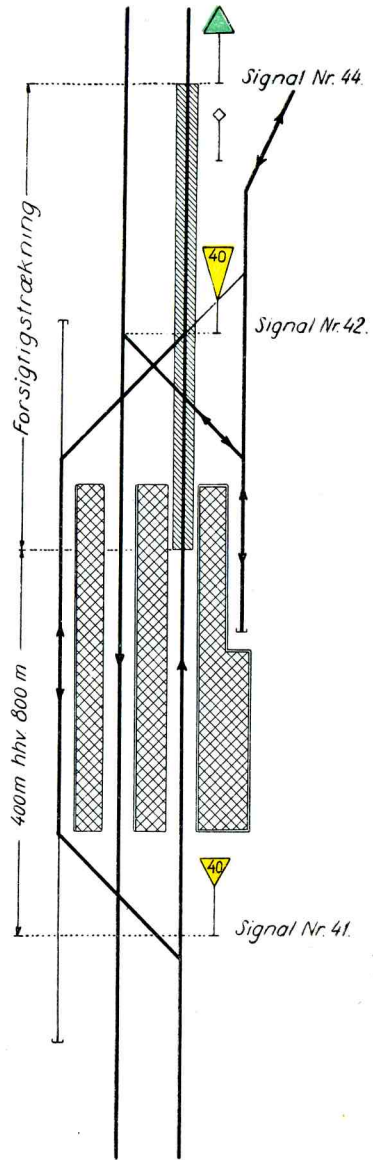
2. Skal på en forgreningsstation vises en *midlertidig hastighedsnedsættelse* i et gennemgående hovedspor, som ikke er gennemkørselsspor, og er forsigtigstrækningen beliggende således, at signal nr. 41 efter foranstående skal opstilles foran forgreningssporskiftet, skal det ved *talangivelse* under skiven på signal nr. 41 angives, for hvilket gennemgående hovedspor signalet gælder — se side 46.

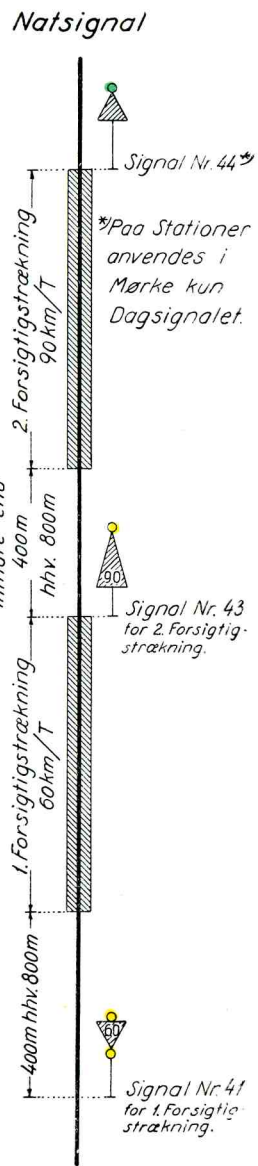
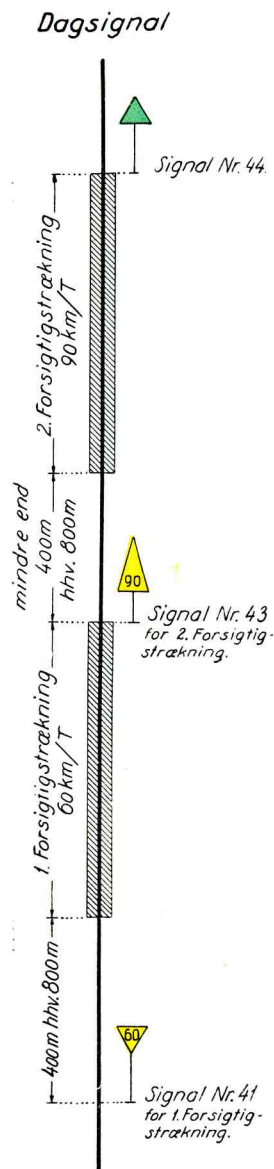


3. På de på side 21 nævnte togudgangsstationer og forgreningsstationer anvendes følgende afmærkning, når en forsigtigstræknings begyndelsespunkt ligger således, at normal afmærkning med signal nr. 41 for udkørsel fra det pågældende gennemgående hovedspor ikke ville kunne gennemføres, uden at signalet måtte opstilles inden for det yderste sammenløbsspor skifte for stationens udkørselstogveje til den pågældende banestrækning:

Ud for det sted, hvor forsigtigstrækningen begynder, opstilles signal nr. 42 («*kør langsomt*») — se side 48. Dette signal må dog aldrig opstilles længere inde på stationen end ved det yderste sammenløbsspor skifte for stationens udkørselstogveje til den pågældende banestrækning — se side 50 — og aldrig længere ude end ved rangergrænsemærket — se side 51.

Uanset denne afmærkning opstilles ved det gennemgående hovedspor tillige signal nr. 41, såfremt det kan ske efter de for dette signal gældende regler.

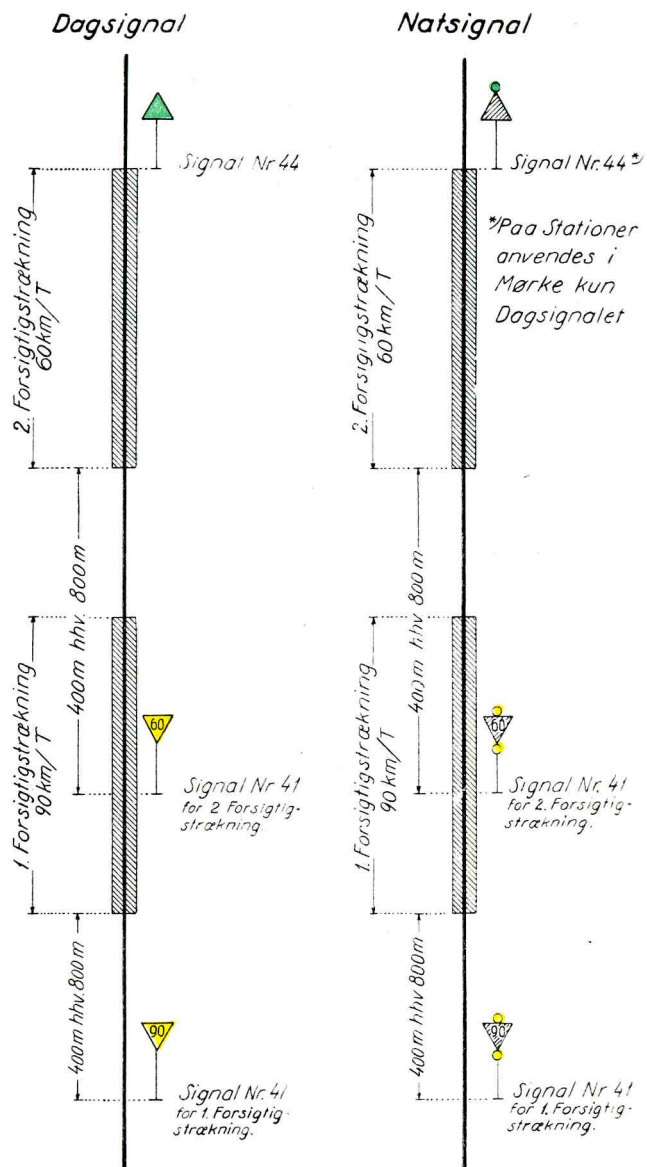




4. Såfremt to forsigtigstrækninger følger så tæt efter hinanden, at den normale afmærkning for begge forsigtigstrækninger ikke kan gennemføres, uden at signal nr. 41 for den sidste strækning ville komme til at stå foran signal nr. 44 for den første, anvendes følgende afmærkning:

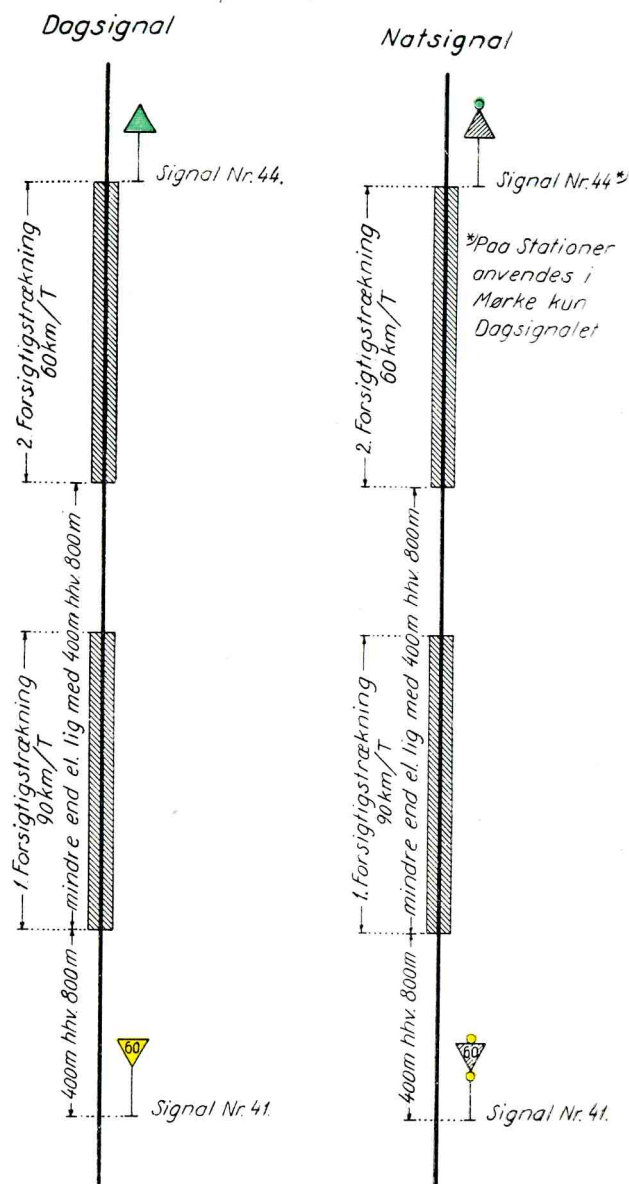
a. Når hastigheden på den forsigtigstrækning, som toget passerer først, er lavere end på den efterfølgende forsigtigstrækning:

Signal nr. 41 opstilles 400 m foran den første forsigtigstræknings begyndelsepunkt, og signal nr. 44 for denne strækning udelades. Ud for det sted, hvor første forsigtigstrækning ender, anbringes signal nr. 43 («kør hurtigere») med den for anden forsigtigstrækning gældende hastighedsangivelse, og udfor det sted, hvor anden forsigtigstrækning ender, opstilles signal nr. 44 — se side 52.



b. Når hastigheden på den forsigtigstrækning, som toget passerer først, er større end på den efterfølgende forsigtigstrækning:

Det for den første forsigtigstrækning gældende signal nr. 41 opstilles 400 m foran denne stræknings begyndelsepunkt, og signal nr. 44 for denne strækning udelades. 400 m foran den anden forsigtigstræknings begyndelsepunkt opstilles det for denne strækning gældende signal nr. 41 med den for strækningen gældende hastighedsangivelse, og ud for det sted, hvor anden forsigtigstrækning ender opstilles signal nr. 44 — se side 54.



Såfremt afstanden mellem de to forsigtigstrækningers begyndelsespunkt er mindre end eller lig med 400 m, afmærkes de to strækninger som een forsigtigstrækning med den laveste af de to hastigheder — se side 56.

B. Signalgivning.

1. Såfremt en nedsættelse af kørehastigheden er *bekendtgjort* i tjenestekøreplanen eller La, kan signalgivning efter opsætning af standsignaler foretages på normal måde.

2. Er derimod nedsættelsen *ikke bekendtgjort* på en af de to nævnte måder, skal nedennævnte regler følges:

a. Når forsigtigstrækningen *begynder på en togfølgestation*, kan stationen anvende normal signalgivning, såfremt den har fået meddelelse om, at pågældende tog er forud underrettet om hastighedsnedsættelsen, og at forsigtigstrækningen er afmærket ved standsignaler. Har den ikke fået sådan meddelelse, skal togene standses for signal nr. 1 («*s t o p*» (hold udenfor)), lokomotivføreren underrettes om nedsættelsen, og toget rangeres ind.

b. Når forsigtigstrækningen *begynder på fri bane*, kan den togfølgestation, der ligger nærmest før forsigtigstrækningen, anvende normal signalgivning for togene over denne, såfremt den har fået meddelelse om, at togene er forud underrettet om hastighedsnedsættelsen, og at forsigtigstrækningen er afmærket ved standsignaler, eventuelt ved signal nr. 28 («*s t o p*»). Har den ikke fået sådan meddelelse, skal togene standses på stationen, hvor

der da gives lokomotivfører og eventuelt togfører fornøden underretning.

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. Sålænge han ikke har kunnet skaffe sig denne sikring, skal han standse togene i overensstemmelse med reglerne i afsnit DSB XXI: »*Standning af tog ved hånd- og standsignaler og dækning af spor, som ikke må befares*«, hvorefter han giver lokomotiv- og togføreren nærmere oplysning om forsigtigstrækningens beliggenhed m. v. og tilladelse til viderekørsel med den nedsatte kørehastighed.

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