



ALMINDELIGT  
**SIGNALREGLEMENT**

MED FORKLARENDE BESTEMMELSER

---

· 1923 ·

---

KØBENHAVN  
VALD. PEDERSENS BOGTRYKKERI

1923

## Indholds- og Signalfortegnelse.

	Side
<b>Almindelige Bestemmelser</b> .....	7
<b>A. Elektriske Klokkesignaler</b> .....	
Nr. 1. Meldingssignal for Tog i den Retning, som i Køreplanen betegnes med ulige Tognumre .....	10
Nr. 2. Meldingssignal for Tog i den Retning, som i Køreplanen betegnes med lige Tognumre .....	10
Nr. 3. Togindstillingssignal .....	12
Nr. 4. Alarmsignal .....	14
<b>B. Togafgangssignaler med Stationsklokken eller elektrisk Lys</b> .....	
Nr. 5 a. Afgangssignal med Stationsklokken .....	16
Nr. 5 b. Lysafgangssignal .....	16
<b>C. Haandsignaler</b> .....	
Nr. 6. Stop (Fare) .....	18
Nr. 7. Forsigtig (Kør langsomt) .....	22
Nr. 8. Kør (Fri Bane) .....	24
<b>D. Standsignaler</b> .....	
Nr. 9. Stop (Fare) .....	26
Nr. 10. Forsigtig (Kør langsomt) .....	28
Nr. 11. Kør (Fri Bane) .....	28
<b>E. Mastesignaler</b> .....	
<i>I. Mastesignaler paa fri Bane</i> .....	
Nr. 12. Stop (Fare) .....	32
Nr. 13. Kør (Fri Bane) .....	32
<i>II. Mastesignaler paa Billetsalgssteder og Stationer af laveste Klasse uden Sidespor</i> .....	
Nr. 14. Rejsende eller Gods at optage .....	34
Nr. 15. Ikke Rejsende eller Gods at optage .....	34
<i>III. Mastesignaler paa andre Stationer</i> .....	
<i>a. Indkørselssignaler</i> .....	
Nr. 16. Stop (Hold udenfor) .....	38
Nr. 17. Kør frem .....	40
Nr. 18. Kør igennem .....	42

	Side
b. Udkørselssignaler .....	44
Nr. 19. Stop (Udkørsel forbudt) .....	44
Nr. 20. Kør (Fri Udkørsel) .....	44
c. Togvejssignaler .....	46
Nr. 21. Stop (Togvejen ikke farbar) .....	46
Nr. 22. Kør (Togvejen farbar) .....	46
IV. Fremskudte Signaler .....	48
Nr. 23. Kør langsomt (Det efterfølgende Mastesignal viser „Stop“) .....	48
Nr. 24. Kør (Det efterfølgende Mastesignal viser „Kør“) .....	48
F. Knaldsignal .....	50
Nr. 25. Forsigtig. Signal eller anden Underretning følger .....	50
G. Sporskiftesignaler .....	56
Nr. 26. Sporskiftet stillet til Hovedspor .....	56
Nr. 27. Sporskiftet stillet til Sidespor .....	56
Nr. 28. Sporskiftets Stilling er usikker .....	58
H. Sporskiftevisere og Sporspærringsignaler .....	60
I. Omdrejelige Skiver .....	60
Nr. 29 a. Sporskiftet stillet til Hovedspor .....	60
Nr. 30 a. Sporskiftet stillet til Sidespor .....	60
II. Omdrejelige Lygter .....	62
Nr. 29 b. Sporskiftet stillet til Hovedspor .....	62
Nr. 30 b. Sporskiftet stillet til Sidespor .....	62
III. Faste Lygter med bevægelige Signalfigurer .....	64
Nr. 29 c. Krydsningssporskiftet stillet til Kørsel i lige Spor fra højre til venstre .....	64
Nr. 29 d. Krydsningssporskiftet stillet til Kørsel i lige Spor fra venstre til højre .....	64
Nr. 30 c. Krydsningssporskiftet stillet til Kørsel i krumt Spor til højre .....	66
Nr. 30 d. Krydsningssporskiftet stillet til Kørsel i krumt Spor til venstre .....	66
IV. Sporspærringsignaler .....	68
Nr. 29 e. Sporet spærret .....	68
Nr. 30 e. Sporet frit .....	68
I. Vandkransignaler .....	70
Nr. 31. Vandkranen tillader Kørsel .....	70
Nr. 32. Vandkranen forbyder Kørsel .....	70

	Side
K. Vimpelsignal .....	72
Nr. 33. Arbejdstog paa Strækningen .....	72
L. Kendingssignaler paa Togene .....	74
Foran paa Toget .....	74
Nr. 34. For Plantog .....	74
Nr. 35. For Særtog .....	76
Nr. 36. For Arbejds- og Hjælpetog .....	76
Nr. 38. For Tog, som paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor .....	78
Bag paa Toget .....	78
Nr. 39. Slutsignal for alle Tog .....	78
M. Underretningssignaler fra Togene .....	80
Bag paa Toget .....	80
Nr. 40. Særtog kommer i samme Retning .....	80
Nr. 41. Særtog kommer i modsat Retning .....	80
Nr. 42. Særtog kommer næste Morgen (før første Plantog) .....	82
Nr. 43. Telegralledningen i Uorden .....	82
Vist fra Toget .....	84
Nr. 44. Arbejdstog (Skydelokomotivet) gaar ikke til næste Station .....	84
Nr. 45. Arbejdstogets Kørsel sluttet for i Dag .....	84
Nr. 46. Banelinien skal straks efterses .....	84
N. Fløjtesignaler fra Lokomotivet .....	86
Nr. 47. Togafgang .....	86
Nr. 48. Giv Agt .....	86
Nr. 49. Brems alene med Skruebremsen .....	88
Nr. 50. Brems .....	88
Nr. 51. Mandskab til Assistance .....	90
Nr. 52. Toget gaar frem .....	90
Nr. 53. Toget gaar tilbage (Løs Bremsen) .....	90
Nr. 54. Færdig til Indkørsel .....	90
O. Rangersignaler .....	92
I. Med Signalføjte, eller -horn .....	92
Nr. 55. Togafgang .....	92
Nr. 56. Gaa langsomt .....	94
Nr. 57. Stop .....	96
Nr. 58. Gaa frem (Lokomotivet skal trække) .....	96
Nr. 59. Gaa tilbage (Lokomotivet skal skyde) .....	96
Nr. 60. Rangering ved Stød .....	96

	Side
<b>II. Med Haandsignaler</b>	
Nr. 61. Stop	96
Nr. 62. Gaa frem (Lokomotivet skal trække)	98
Nr. 63. Gaa tilbage (Lokomotivet skal skyde)	98
Nr. 64. Skift Sporskiftet	98
<b>P. Signaler fra Vogne</b>	
Nr. 65. Færdig i Pakvognen	100
Nr. 66. Flytning af Vogne forbudt	100
<b>Q. Faste Mærker</b>	
Nr. 67. Afstandsmærker	102
Nr. 68. Rangergrænsemærker	102

## Almindelige Bestemmelser.

- a. Ethvert Lokomotiv eller Tog skal standse foran Signalet „Stop“, medmindre dette ifølge andre Bestemmelser ikke har Betydning for vedkommende Lokomotiv eller Tog.
- b. Naar Farver benyttes som Signaler, gælder som almindelig Regel, at Rødt betyder „Stop“, og Grønt betyder „Kør“. Hvidt Lys fra Mastesignal betyder „Signalet i Uorden“.
- c. Mangler et Signal, som skulde være til Stede eller vises hvidt Lys fra et Mastesignal, maa alle vedkommende handle, som om Signalet „Stop“ var givet, indtil Signal kommer til Stede.
- d. Samtlige Natsignaler skal benyttes i Mørke (altid i Tiden fra Solnedgang til Solopgang) samt om Dagen i usigtbart Vejr, saasom Taage og Snevejr, naar Dagsignalerne ikke tydeligt kan skelnes.

Paa Strækninger, hvor Særtog signaliseres, behøver Natsignalerne kun at vises ved Togtid, saaledes at de holdes tændt fra mindst 15 Minutter, førend et kommende Tog i Henhold til Køreplanen vil kunne ventes, og til mindst 10 Minutter efter Togets Forbikørsel. Naar Særtog for samme Dag er signaliseret, maa Signallygten først sluktes 10 Minutter efter, at dettes Forbikørsel har fundet Sted.

Paa Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres, skal Natsignalerne holdes tændt til Toggangens Ophør.

Til alle andre Tider af Døgnet benyttes Dag-signaler.

Bærer et Signalapparat baade Dag- og Natsignaler, skal disse stilles ens. Er de fejlagtig stillet forskelligt, da skal det Signal efterkommes, som fordrer størst Forsigtighed, uanset det Tidspunkt, paa hvilket Signalet gives.

Kan Signaler af forskellig Betydning, der afgives fra samme Sted, kun kendes fra hverandre ved deres indbyrdes Stilling, idet de danner et saakaldet Signalbillede, skal alle dertil hørende Lygter samtidig holdes tændt.

## A. Elektriske Klokkesignaler.

Nr. 1. Meldingssignal for Tog i den Retning, som i Køreplanen betegnes med ulige Tognumre:

1 Gang 5 Slag.

Nr. 2. Meldingssignal for Tog i den Retning, som i Køreplanen betegnes med lige Tognumre:

2 Gange 5 Slag.

### Ad A.

De elektriske Klokkesignaler gives af Stationerne. Imellem hver Gang der gives 5 Slag (enkelte, dobbelte eller tredobbelte) med det elektriske Klokkeapparat, gøres et Ophold paa  $\frac{1}{4}$  Minut.

Langs Banestrækningerne i Københavns Nærhed gives Signalerne Nr. 1—4 ved Hjælp af en særlig Vækkerledning saavel af Stationerne som af enkelte Ledvogtnings- eller Blokposter saaledes, at  
 Nr. 1 Meldingssignal gives ved 1 kortvarig Ringning,  
 Nr. 2 Meldingssignal gives ved 2 kortvarige Ringninger,  
 Nr. 3 Togindstillingssignal gives ved 3 kortvarige Ringninger,  
 Nr. 4 Alarmsignal gives ved 6 eller flere kortvarige Ringninger.

Af disse Signaler gives Signalerne Nr. 1 og 2 af Stationerne ved Togets Afgang og af Posterne, naar Toget nærmer sig. Naar Signalerne Nr. 3 og 4 modtages af Posterne, skal de straks afgives videre af disse.

### Ad 1 og 2.

Signalerne Nr. 1 og 2 (Meldingssignalerne) underretter Personalet om, at Tog kan ventes; disse Signaler afgives umiddelbart forinden Togafgang. Naar paa en enkeltsporet Bane Signalerne Nr. 1 og 2 begge gives, forinden noget Tog har passeret vedkommende Banestrækning, skal Banepersonalet standse kommende Tog og underrette Lokomotiv- og Togføreren om Grunden til Standsningen.

**Nr. 3. Togindstillingssignal:**

3 Gange 5 Slag.

Paa Strækningerne:

1. Frederiksberg—Roskildevej—Vigerslev.
2. Københavns Godsbanegaard—Valby Gasværk—Vigerslev.
3. Roskildevej—Valby Gasværk.
4. Langaa—Randers.
5. Holstebro—Struer.

foretages den almindelige Ringning uanset Tognummeret saaledes:

1. Strækningen Frederiksberg-Roskildevej-Vigerslev.  
Signal Nr. 1 for Tog mod Vigerslev.  
" " 2 " " " Frederiksberg.
2. Strækningen Københavns Godsbanegaard—Valby Gasværk—Vigerslev.  
Signal Nr. 1 for Tog mod Vigerslev.  
" " 2 " " " Kjøbhvns Godsbgd.
3. Strækningen Roskildevej—Valby Gasværk.  
Signal Nr. 1 for Tog mod Valby Gasværk.  
" " 2 " " " Roskildevej.
4. Strækningen Langaa—Randers.  
Signal Nr. 1 for Tog mod Randers.  
" " 2 " " " Langaa.
5. Strækningen Holstebro—Struer.  
Signal Nr. 1 for Tog mod Holstebro.  
" " 2 " " " Struer.

Ad 3.

Signal Nr. 3 (Togindstillingssignal) betyder, at det nærmest ventede Tog er indstillet. Dette Signal for enkeltvis Indstilling af Tog gives ikke:

1. for Tog, der er aflyst ved Særtogsplaner, som indeholder en Angivelse om at være uddelt til Ledbevogtningen.
2. for noget Tog, naar den regelmæssige Drift er aflyst.
3. naar Krydsningen mellem 2 Tog forlægges, inden der er ringet for noget af Togene.

Nr. 4. Alarmsignal (Faresignal):

6 eller flere Gange 5 Slag.

Paa dobbeltsporet Bane skal Indstillingssignalet gives 2 Gange med 2 Minutters Mellemrum.

Gives Signalet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters Mellemrum, betyder det, at Banestrækningen ikke vil blive befaret af Tog før Kl. 5<sup>00</sup> Fm. næste Dag. Signalet har altsaa kun Gyldighed indtil nævnte Tidspunkt og skal derfor under vedvarende Driftsstandsninger gives daglig, dog ikke før Kl. 4<sup>00</sup> Em.

Togindstillingssignalet gives i den Retning, hvori der skulde have været ringet for Toget, saafremt dette ikke havde været indstillet. Er det hele Toggangen, der indstilles, gives Indstillingssignalet i den Retning, hvori Signal Nr. 1 gives.

Indstillingssignalet maa ikke gives til nogen Strækning, forinden de forudløbende med- og modgaaende Tog har forladt denne.

Paa Strækninger, der ikke er forsynet med særlig Ringeledning, vækkes til Ringning med Melding: „Tog N indstilles“. N betyder det indstillede Tog. Indstilles hele Toggangen, meldes: „Toggang indstilles“. Meldingerne besvares med „g“, hvorefter Ringningen iværksættes. Disse Meldinger udveksles hver Gang, forinden de 3 Gange 5 Slag gives.

Ad 4.

Signal Nr. 4 (Alarmsignal) gives, naar der hænder noget usædvanligt, som kan medføre Fare, f. Eks. naar der løber Vogne fra en Station, naar der ved en Fejlagelse kommer Tog i modsat Retning ind paa samme Banestykke o. s. fr. Ban- og Stationspersonalet skal, naar dette Signal gives, anstrenge sig for at opdage og afværge den truende Fare og navnlig at standse Togene og underrette Lokomotiv- og Togpersonalet om, at Alarmsignal er givet.

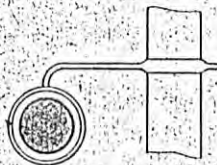


## B. Togafgangssignaler med Stationsklokken eller elektrisk Lys.

### Nr. 5 a. Afgangssignal med Stationsklokken.

1 eller flere stærke Slag.

### Nr. 5b. Lysafgangssignal.



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

### Ad B.

Med Togafgangssignalet afgiver Stationen Kommandoen over Toget til Togføreren.

### Ad 5 a.

Paa Stationer, hvor flere Tog samtidig opholder sig, gives Signal Nr. 5 a ved eet eller flere stærke Slag, eftersom det gælder det ene eller det andet af de tilstedeværende Tog. 1 Slag gælder det Tog, som har det laveste Tognummer, 2 Slag det, som har det næstlaveste, og saa fremdeles. Særtog uden Nummer og fremmede Baners Tog betragtes i ethvert Tilfælde som havende højst Nummer; opholder flere Særtog uden Nummer sig samtidig paa en Station, gives Afgangsdren til disse mundtligt saavel af Stationsbestyreren til Togføreren som af denne til Lokomotivføreren. Reglen er at forstaa saaledes, at Antallet af Slag retter sig efter Numrene paa de paa Stationen samtidig tilstedeværende Tog, saa at der for det sidst afgaaende Tog under alle Omstændigheder kun afgives eet Slag som Afgangssignal.

Signal Nr. 5 a maa ikke afgives for saadanne rene Godstog, der ikke holder ved Perron, men Stationsbestyreren skal i alle saadanne Tilfælde give Togføreren mundtlig Tilladelse til Afgang. Efter Modtagelsen af denne Tilladelse giver Togføreren med Signalføjten, Signal Nr. 55.

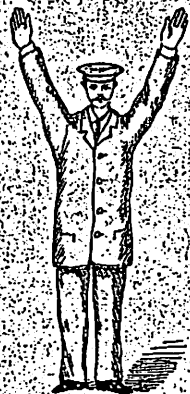
### Ad 5 b.

Af „Reglement for lokale Signaler“ fremgaar det, paa hvilke Stationer de elektriske Lysafgangssignaler findes, paa hvilken Maade de er anbragt, og for hvilke Spor de gælder.

## C. Haandsignaler.

### Nr. 6. „Stop“ (Fare)

#### Ved Dagen



Signalgiveren gør Front imod det kommende Tog og løfter begge Arme lodret i Vejret

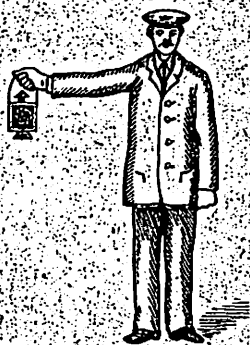
eller

viser rødt Flag

eller

bevæger en eller anden Genstand hurtigt i en Kreds.

#### I Mørke



Signalgiveren viser rødt Lys mod det kommende Togs Lokomotiv.

Rødt Lys kan erstattes med andet Lys, der bevæges i Kreds.

#### Ad C.

Haandsignaler vises fra det Øjeblik, et Tog er i Sigte, indtil det er passeret eller standset. De suppleres med Knaldsignaler efter de for disse gældende Regler.

Haandsignaler anvendes af Bane- eller Stationspersonalet for at underrette Togene om, hvorvidt Banen er fri eller ikke, men kan ogsaa anvendes af andre ansatte i samme Øjemed.

Saa vel Lokomotiv- som Togpersonalet skal skænke Signalerne den største Opmærksomhed, ikke alene før, men ogsaa straks efter, at de er passeret.

Ved Fastsættelse af de Afstande, i hvilke Signalerne skal anbringes fra den farlige eller usikre Banestrækning (se nedenfor), bør tages Hensyn til Banens Hældnings- og Krumningsforhold samt Skinnernes Tilstand.

#### Ad 6.

Signal Nr. 6 („Stop“) anvendes:

n a a r paa en Banestrækning et Tog følger efter et andet forinden 5 Minutters Forløb (herfra undtages de Banestrækninger, der paa anden Maade er sikret mod, at et efterfølgende Tog kan indhente et forudgaaende),

n a a r Banepersonalet opdager Fejl ved Toget, som kan medføre Fare,

n a a r der er Forhindringer til Stede paa Banen,

n a a r et Tog skal standses paa en Station (inden for Stationsområdet), uden at dette er foreskrevet i Køreplanen. Signalet vises med Flag eller Lygte i eller ved det Spor, hvorpaa Toget

kører ind. (Det vises dog ikke, hvis der kun skal overrækkes Fribaneordre til et gennemkørende Tog), eller

naar Tog af andre Grunde skal standses.

Naar Signalet anvendes, fordi en Banestrækning ikke maa passeres, skal det vises 12 à 16 Telegrafstænger\*) foran denne Strækning. Naar det anvendes paa en Station, maa Afstanden dog formindskes efter Omstændighederne. Anvendes Signalet, fordi Toget er sprængt, gives det først, efter at Lokomotivet har passeret Signalgiveren.

Naar Signalet bemærkes, skal Lokomotivføreren af yderste Evne søge at standse Toget, inden det naar Signalet. Naar Toget er standset, skal Signalgiveren uophødelig begive sig til Togets Lokomotiv og meddele saavel Lokomotivføreren som Togføreren (hvilken sidste ligeledes uden Ophold skal begive sig hen til Lokomotivet). Anledningen til Faresignalet. Gives Faresignal, naar Toget er passeret Signalgiveren, skal Lokomotivføreren efter at have forvissat sig om, at Toget ikke er sprængt, standse det for at modtage Signalgiverens Melding om Anledningen til Faresignalet.

\*) Betegnelsen „Telegrafstænger“ benyttes her og i det følgende som Maal for Afstande, idet Mellemrummet mellem 2 Telegrafstænger regnes lig 75 Skridt (ca. 63 m).

## Nr. 7. „Forsigtig“ (Kør langsomt)

Ved Dagen



Signalgiveren gør Front imod det kommende Tog og løfter den mod Sporet vendende Arm lodret i Vejret eller

viser rødt Flag imod det kommende Tog, indtil Lokomotivføreren i Nærheden af Signalet har mindsket Farten og ved Afgivelse af Signal Nr. 48 („Giv Agt“) har tilkendegivet, at han forud er bekendt med, at Strækningen skal befares med Forsigtighed, hvorefter der vises grønt Flag.

I Mørke



Signalgiveren viser rødt Lys (a) mod det kommende Togs Lokomotiv, indtil Lokomotivføreren i Nærheden af Signalet har mindsket Farten og ved Afgivelse af Signal Nr. 48 („Giv Agt“) har tilkendegivet, at han forud er bekendt med, at Strækningen skal befares med Forsigtighed, hvorefter der vises grønt Lys (b).

Rødt Lys kan erstattes med andet Lys, der bevæges i Kredse.

## Ad 7.

Signal Nr. 7 („Forsigtig“) anvendes:

naar paa en Banestrækning et Tog følger efter et andet efter 5, men forinden 10 Minutters Forløb (herfra undtages de Banestrækninger, der paa anden Maade er sikret mod, at et efterfølgende Tog kan indhente et forudgaaende)

naar Banestykkets Tilstand gør det tvivlsomt, om det kan passeres af Tog med den største tilladte Hastighed, eller

naar andre Omstændigheder betinger forsigtig Kørsel.

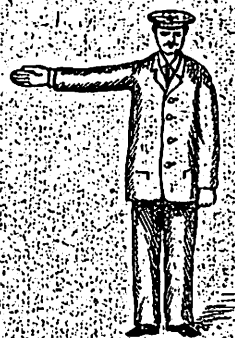
Naar Signalet anvendes, fordi en Banestræknings Tilstand betinger langsom Kørsel, skal det vises saa vidt muligt 4 à 8 Telegrafstænger foran vedkommende Banestrækning. Naar det anvendes paa en Station, maa Afstanden dog formindskes efter Omstændighederne.

Naar Signal for forsigtig Kørsel bemærkes, skal Lokomotivføreren fremføre Toget med Forsigtighed paa den følgende Strækning, indtil andet Signal vises. Opdages intet saadant, efter at en Strækning paa 35 Telegrafstænger er tilbagelagt, optages igen almindelig Kørsel.

Om Anvendelsen i visse Tilfælde af brandgult Flag og brandgult Lys i Stedet for Signal Nr. 7 („Forsigtig“) henvises til det under Signal Nr. 123 b („Forsigtig Rangering“) i „Reglement for lokale Signaler“ anførte.

## Nr. 8. „Kør“ (Fri Bane)

## Ved Dagen

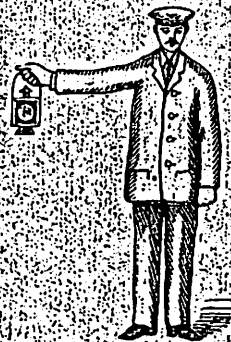


Signalgiveren gør Front imod det kommende Tog og udstrækker den ene Arm vandret imod Sporet

eller

viser grønt Flag imod Toget

## I Mørke



Signalgiveren viser grønt Lys mod det kommende Togs Lokomotiv og vedbliver dermed, indtil Toget har passeret ham.

Hvor Signal Nr. 8 gives af Bevogningspersonalet ved en Overkørsel, erstattes det grønne Lys med hvidt Lys.

## Ad 8.

Signal Nr. 8 („Kør“) anvendes, naar den Bane-strækning, der ligger foran Toget, er fri og kan passeres med den største tilladte Hastighed. Naar et Banestykke, paa hvilket forsigtig Kørsel er nødvendig, er dækket af Haandsignaler, anvendes Signal Nr. 8 („Kør“) eller Nr. 11 (Standsignal „Kør“) for at betegne, at Anledningen til forsigtig Kørsel ikke længer er tilstede

Af Stationspersonalet skal

Signal Nr. 8 („Kør“) vises paa Stationer, der ikke har centraliseret Sporskifteafslåsning og Signalfelje-ning, fra det yderste modgaaende Sporskifte, naar fri Gennemkørsel kan finde Sted.

Naar et gennemkørende Tog i Mørke passerer en Station eller et bevogtet Sidespor, skal der af Stationsbestyreren fra Perronen vises hvidt Lys imod det kommende Tog, indtil dette har passeret ham (dette Signal fra Perronen bortfalder dog, naar Stationsbestyreren personlig enten skal vise Haandsignal fra en Overkørsel eller fra yderste modgaaende Sporskifte).

## D. Standsignaler.

### Nr. 9 „Stop“ (Fare)

Ved Dagen

En rød Skive

I Mørke

Stillestaaende rødt Lys

### Ad D.

Standsignaler benyttes af Bane eller Stationspersonalet til at betegne en Sporstrækning, hvis øjeblikkelige Tilstand ikke tillader et Tog at befare den med den under normale Forhold største tilladte Hastighed, men kan ogsaa anvendes af andre ansatte i samme Øjemed. De suppleres med Knaldsignaler efter de for disse givne Regler.

Saa vel Lokomotiv- som Togpersonalet skal skænke Standsignalerne den største Opmærksomhed.

Ved Fastsættelsen af de Afstande, i hvilke Standsignalerne skal anbringes fra den farlige eller usikre Banestrækning, bør tages Hensyn til Banens Hældnings- og Krumningsforhold samt Skinnernes Tilstand.

### Ad 9.

Signal Nr. 9 („Stop“) benyttes kun uden for Togtid. Det plantes i Ballastens midt i Sporet og anbringes 4 à 8 Telegrafstænger foran den farlige Strækning, hvilken Afstand dog, naar Signalet anvendes paa Stationer, kan formindskes efter Omstændighederne. Paa fri Bane benyttes det altid i Forbindelse med Signal Nr. 10 (Standsignal „Forsigtig“), som da anbringes 8 Telegrafstænger foran Signal Nr. 9. Paa Stationer kan det anvendes uden at være suppleret med Signal Nr. 10.

Signalet erstattes ved Togtid med Signal Nr. 6 (Haandsignal „Stop“), saaledes som under dette Signal foreskrevet (det er paa det Sted, hvor Signal Nr. 10, Standsignal „Forsigtig“, er anbragt).

Nr. 10. „Forsigtig“ (Kør langsomt)

Ved Dagen

En brandgul Skive.

I Mørke

Stillestaaende brandgult Lys.

Nr. 11. „Kør“ (Fri Bane)

Ved Dagen

En grøn Skive

I Mørke

Stillestaaende grønt Lys.

Signal Nr. 9 anvendes ogsaa til Dækning af Vogne, der henstaar paa Stationsplads uden at være ved Perron, og som er løftede, eller under hvilke der arbejdes af Vognopsynet.

Lokomotivføreren maa, naar han møder Standsignal Nr. 9 „Stop“, forholde sig ganske som ved Haandsignal Nr. 6 „Stop“ foreskrevet.

Ad 10.

Signal Nr. 10 („Forsigtig“) benyttes kun uden for Togtid. Det plantes i Spormaals Afstand fra nærmeste Skinne og anbringes 4 a 8 Telegrafstænger foran den Strækning, der skal befares med Forsigtighed, hvilken Afstand dog, naar Signalet anvendes paa Stationer, kan formindskes efter Omstændighederne. Det anvendes desuden i Forbindelse med og da foran Signal Nr. 9 (Standsignal „Stop“).

Signalet erstattes ved Togtid med Signal Nr. 7 (Haandsignal „Forsigtig“).

Lokomotivføreren maa, naar han møder Standsignal Nr. 10 „Forsigtig“, forholde sig ganske som ved Haandsignal Nr. 7 „Forsigtig“ foreskrevet.

Ad 11.

Signal Nr. 11 („Kør“) plantes i Spormaals Afstand fra nærmeste Skinne. Det anvendes for at betegne Ophøret af den Banestrækning, over hvilken der skal køres forsigtigt, altsaa efter Signal Nr. 7 (Haandsignal „Forsigtig“) og Nr. 10 (Standsignal „Forsigtig“).

## E. Mastesignaler.

### Ad E.

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

Saa vel Lokomotiv- som Togpersonalet skal skænke Signalerne den største Opmærksomhed, og naar Signalet „Stop“ bemærkes, skal Lokomotivføreren af yderste Evne søge at standse Toget, inden det naar Signalet.

Naar et Mastesignal midlertidig er utjenstdygtigt, saaledes at der derfra kun kan vises Signalet „Stop“ eller „intet Signal“, skal Toget rangeres forbi Signalmasten, eller der skal gives Lokomotivføreren skriftlig Tilladelse til at passere den.

Naar et Mastesignal midlertidig er utjenstdygtigt, saaledes at det kun kan vise et af Kørsignalerne (Nr. 13, 17, 18), eller naar et Mastesignal midlertidig er fjernet, skal der uafbrudt, altsaa ogsaa uden for Togtid, være posteret en Mand saa vidt muligt 12 à 16 Telegrafstænger foran Masten eller dennes Plads for at vise Signal Nr. 6 („Stop“), hvorhos enten Toget skal rangeres forbi Signalmastens Plads, eller der skal gives Lokomotivføreren skriftlig Tilladelse til at passere denne.

Naar et Udkørselssignal er i Uorden eller midlertidig fjernet, skal der enten gives Lokomotivføreren skriftlig Tilladelse til at passere Signalmastens Plads, eller Toget skal rangeres ud af Stationen.

Naar et Mastesignal af en eller anden Grund for længere Tid ikke har Gyldighed, angives dette ved et tværsover vedkommende Arm anbragt hvidt Kryds. Fra det saaledes ugyldige Signal maa i Mørke intet Lys vises.

Mastesignaler paa fri Bane og Indkørselssignaler paa Stationer suppleres med Knaldsignaler efter de for disse givne Regler.

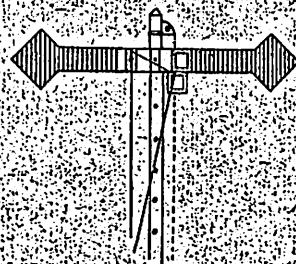


## I. Mastesignaler paa fri Bane.

## Nr. 12. „Stop“ (Fare)

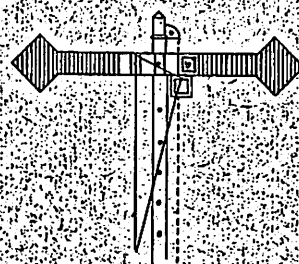
(Signalets Normalstilling)

Ved Dagen



Armen vandret.

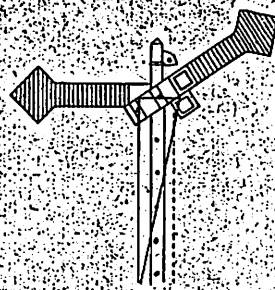
I Mørke



Rødt Lys mod Toget

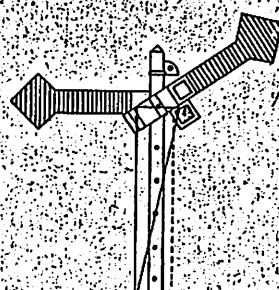
## Nr. 13. „Kør“ (Fri Bane)

Ved Dagen



Armen skraa opad.

I Mørke



Grønt Lys mod Toget

## Ad I.

Signal Nr. 12 („Stop“) anvendes som Normalsignal. Naar det kan tillades et ventet Tog at passere, gives Signal Nr. 13 („Kør“). Er Toget passeret Signalmasten, vises atter Signal Nr. 12.

Naar det ved et Mastesignal paa fri Bane skal tilkendegives et Tog, at den efterfølgende Strækning kun maa befares med langsom Kørsel, sker dette ved, at Toget standses ved Signal Nr. 12, hvorefter der gives Lokomotivføreren mundtlig Ordre.

Skriftlig Tilladelse til Kørsel forbi et utjenstdygtigt Mastesignal paa fri Bane meddeles paa trykte Blanketter, som nedenstaaende Formular D 11, der udfyldes af Signalpasseren og af denne overrækkes til Lokomotivføreren:

DE DANSKE STATSBANER.	No.
Forbikørsel tilladt. Signalet i Uorden.	( )
Signalpost i Anlægsstation	paa Strækningen
Form. Nr. D 11.	Den / 19 Kl. Pm Em.

Samme Formular anvendes, naar et Mastesignal paa fri Bane midlertidigt er fjernet.

Ved Bloksignaler paa den fri Bane maa saadan Forbikørseltilladelse kun udstedes, naar der til Posten er meldt Kørsel med Stationsafstand.

## II. Mastesignaler paa Billetsalgssteder og Stationer af laveste Klasse uden Sidespor.

### Nr. 14. „Rejsende eller Gods at optage“.

Ved Dagen



En fuld Skive

I Mørke



Brandgult Lys

### Nr. 15. „Ikke Rejsende eller Gods at optage“ (Signalets Normalstilling).

Ved Dagen  
Intet Signal  
(Skivens Kant)

I Mørke  
Intet Lys

## Ad II.

Beliggenheden af et Billetsalgssted eller en Station af laveste Klasse uden Sidespor angives ved et fast Mærke af den i „Reglement for lokale Signaler“ angivne Type Nr. 119 anbragt i passende Afstand paa hver Side af vedkommende Holdsted.

Tog, der efter Køreplanen kan standse ved de nævnte Stationer eller Billetsalgssteder, skal sagtnes deres Fart forinden for derpaa efter Omstændighederne at standse paa rette Sted eller genoptage Farten til Forbikørsel.

## Ad 14.

Signal Nr. 14 („Rejsende eller Gods at optage“) vises for Tog, der efter Køreplanen kan standse, naar der er rejsende eller Gods at optage. Signalet betyder altsaa, at Toget skal standse ved Stationen eller Billetsalgsstedet af Hensyn til Trafikken.

## Ad 15.

Signal Nr. 15 („Ikke Rejsende eller Gods at optage“) vises

- 1) for Tog, som efter Køreplanen ikke skal standse.
- 2) for andre Tog, naar der intet er at optage.

### III. Mastesignaler paa andre Stationer.

#### Ad III.

Stationens Grænse til hver Side angives ved et fast Stationsmærke, der enten kan være selve Indkørselssignalmasten eller bestaar af en foran denne og mindst 100 Meter foran Stationens yderste Sporskifte paa en Telegrafstang eller særlig Stang befæstet kvadratisk hvidmalet Skive.\*)

Mastesignaler paa Stationerne gives af Stationsbestyrerne eller paa disses Ansvar af andre ansatte.

De paa Stationen anbragte Mastesignaler angiver for Lokomotivføreren, hvorledes han har at forholde sig lige over for den under Stationen indbefattede, af Stationsmærkerne begrænsede Banestrækning.

#### Ad 16—18.

Paa Stationer, hvortil fra samme Side to eller flere Banelinier fører, skal der for hver saadan Linie være anbragt en særskilt Indkørselssignalmast; den Mast, der set fra et mod Stationen kørende Tog, viser sig længst til venstre, gælder for Linien længst til venstre og saa fremdeles.

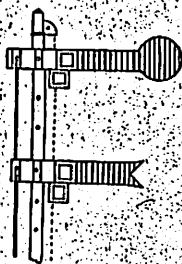
A n m. Hvor en Banelinie forgrener sig i to eller flere Linier, uden at der er planmæssig Standsning af Tog, skal der for hver gennem Forgreningspunktet førende Togvej være anbragt en særskilt Mast. Den Mast, der set fra et mod Forgreningspunktet kørende Tog, viser sig længst til venstre, gælder for Linien længst til venstre og saa fremdeles.

\*) Hvor de under Afsnit Q anførte Afstandsmærker er opstillet, angiver Indkørselssignalet Stationernes Grænse for de mod denne kørende Tog.

### a. Indkørselssignaler

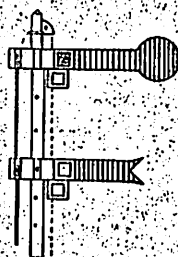
Nr. 16. „Stop“ (Hold udenfor)  
(Signalets Normalstilling)

Ved Dagen



Armene vandrette.

I Mørke



Øverste Arm:  
Rødt Lys mod  
Toget, bagud  
hvidt Stjernelys  
Nederste Arm:  
Brandgult Lys  
mod Toget, bagud  
hvidt Stjernelys

Indkørselssignaler er Mastesignaler, i Almindelighed forsynet med 2 Arme paa samme Side under hinanden. Den nederste Arm betegnes Gennemkørselsarmen. Denne kan dog bortfalde paa Baner, hvor Gennemkørsel som Regel ikke finder Sted, samt paa Stationer, hvor Gennemkørsel ikke kan finde Sted.

Ind- henholdsvis Gennemkørselssignaler for modsatte Togretninger kan anbringes paa samme Mast.

### Ad 16.

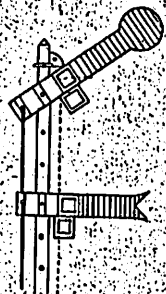
Signal Nr. 16 („Stop“) betyder, at Toget skal standse uden for Stationen. Det forandres først, naar det kan tillades et ventet Tog at komme ind paa Stationen. Straks efter, at et indkørende Tog er bragt til Standsning paa det fastsatte Sted paa Stationen eller har passeret alle de fra det paagældende Signalhus betjente og aflaaede Sporskifter, vises atter Signal Nr. 16 („Stop“). Efter gennemkørende Tog skal Indkørselssignalet derimod først stilles paa Stop, naar hele Toget har passeret Stationen.

Et Tog, for hvilket der vises Signal Nr. 16, skal standse foran Stationsmærket, hvorfra Lokomotivføreren skal give Signalet Nr. 54 (Dampfløjtesignalet „Færdig til Indkørsel“) og om fornødent gentage det, indtil Toget faar Signal til Indkørsel eller Gennemkørsel eller rangeres forbi Signalet.

Ønskes et Tog taget ind paa et belemret Spor, skal det forinden standses uden for Stationen ved Signal Nr. 16 og derefter rangeres ind. Samme Fremgangsmaade skal følges, naar Forholdene nødvendiggør Afvigelser fra den i Togplanerne fastsatte Sporbenyttelse, og Lokomotivføreren ikke er blevet underrettet om dette paa en tidligere Station.

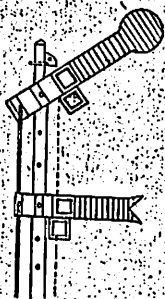
## Nr. 17. „Kør frem“

Ved Dagen



Øverste Arm skraat  
opad.  
Nederste Arm vandret

I Mørke



Øverste Arm:  
Grønt Lys mod  
Toget, bagud  
brandgult Lys  
Nederste Arm:  
Brandgult Lys  
mod Toget, bagud  
hvidt Stjernelys

## Ad 17.

Signal Nr. 17 („Kør frem“) betyder, at Toget kan køre ind paa Stationen.

Den Signalgivning, der kan komme til Anvendelse, naar et ellers gennemkørende Tog skal standse paa en Station, er:

1. Simpel Anvendelse af Signal „Kør frem“. Dette Signal maa kun benyttes over for gennemkørende Tog, naar Toget skal have overrakt Fribancordre og ikke tillige nogen anden Meddelelse.

I alle andre Tilfælde, hvor det er nødvendigt at standse et gennemkørende Tog paa Stationen, vises:

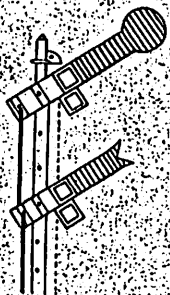
2. Signal „Stop“ (Hold udenfor), indtil Toget har givet Signalet „Færdig til Indkørsel“, hvorefter Mastesignalet forandres til Signal „Kør frem“.

Ved denne Signalgivning skal Stationsbestyreren vise Signal Nr. 6 (Haandsignal „Stop“) mod Toget, naar dette nærmer sig. Haandsignalet skal i dette Tilfælde vises om Dagen med Flag og i Mørke med Lygte i eller ved det Spor, hvorpaa Toget kører ind.

Hvis Stationen har Udkørselsmast, vises der fra denne Signal Nr. 19 „Stop“ (Udkørsel forbudt); men Haandsignalet skal alligevel vises som beskrevet.

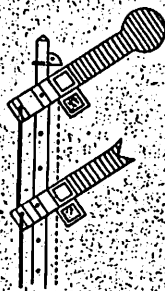
## Nr. 18. „Kør igennem“.

Ved Dagen



Armene skraat op ad

I Mørke



Øverste Arm:

Grønt Lys mod  
Toget, bagud  
brandgult Lys

Nederste Arm:

Grønt Lys mod  
Toget, bagud  
brandgult Lys

## Ad 18.

Signal Nr. 18 („Kør igennem“) betyder, at Toget uhindret kan køre igennem Stationen.

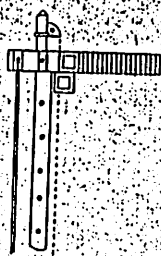
B bliver det paa Stationer, der ikke er forsynet med Gennemkørselsarm, nødvendigt at vise Gennemkørselssignalet, sker det ved at vise Haandsignal Nr. 8 („Kør“), enten ved yderste modgaende Sporskifte eller ved Stationsmærket, i Forbindelse med Maste-signal Nr. 17 („Kør frem“).

Paa Stationer, der ikke har centraliseret Sporskifteafslåsning og Signalbetjening, skal samtidigt med Signal Nr. 18 vises Signal Nr. 8 (Haandsignal „Kør“) ved yderste modgaende Sporskifte.

## b Udkørselssignaler.

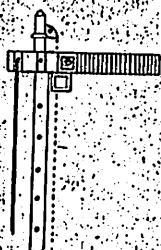
Nr. 19. „Stop“ (Udkørsel forbudt).  
(Signalets Normalstilling)

Ved Dagen



Armen vandret.

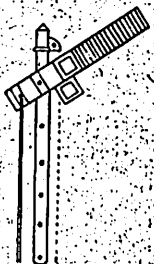
I Mørke



Rødt Lys mod Toget.

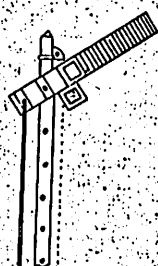
## Nr. 20. „Kør“ (Fri Udkørsel).

Ved Dagen



Armen skraat opad.

I Mørke



Grønt Lys mod Toget.

## Ad 19 og 20.

Paa Stationer, der har Udkørselssignaler, og hvorfra der i samme Retning udgaar to eller flere Banelinier, skal der for hver af disse være en særskilt Udkørselssignalmast — den Mast, der, set fra Perronen, viser sig længst til venstre, gælder for Linien længst til venstre og saa fremdeles.

Signal Nr. 20 („Kør“) gives, naar det kan tillades et Tog at forlade Stationen. Straks efter, at Toget i dets hele Længde har passeret Stationens yderste Sporskifte, gives atter Signal Nr. 19 („Stop“).

Naar et Tog skal have skriftlig Tilladelse til at køre ud af en Station, skal denne, inden den giver Afgangsordre, give nævnte skriftlige Udkørselstilladelse til Togføreren, der, efter at have gjort sig bekendt med den, overrækker den til Lokomotivføreren. Denne skal herefter forholde sig, som om der fra Udkørselsmasten var givet Signal Nr. 20.

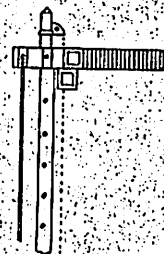
Naar et Tog skal rangeres ud af en Station, skal Lokomotivføreren underrettes herom. Efter at der er givet mundtlig Afgangsordre af Stationen til Togføreren, giver denne, hvis han ikke selv er Rangerleder, en mundtlig Underretning til Rangerlederen, som derpaa giver det nødvendige Signal til Lokomotivføreren.

Fra de Stationer, hvor der findes Udkørselssignaler, maa Afsendelse af Tog fra Spor, for hvilke der ikke kan vises Udkørselssignal, kun finde Sted under Iagttagelse af de samme Forskrifter, som er fastsat i Tilfælde af, at Udkørselssignalet er i Uorden. Disse Forskrifter skal ogsaa overholdes, naar et Tog, der skal afgaa fra en Station, holder saaledes, at det

## c. Togvejssignaler.

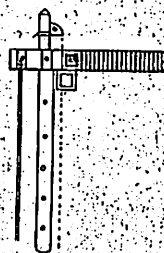
Nr. 21. „Stop“ (Togvejen ikke farbar).  
(Signalets Normalstilling).

Ved Dagen



Armen vandret.

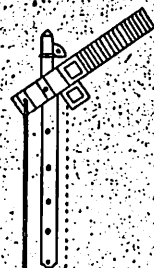
I Mørke



Rødt Lys mod Toget,  
kan vises bagud med  
hvidt Stjernelys.

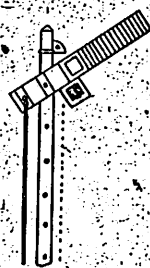
Nr. 22. „Kør“ (Togvejen farbar).

Ved Dagen



Armen skraat opad.

I Mørke



Grønt Lys mod Toget  
kan vises bagud med  
grønt Lys.

paagældende Udkørselssignals Stilling ikke kan iagt-  
tages fra Lokomotivet. Om fornødent skal Lokomo-  
tivføreren henlede Stationens Opmærksomhed herpaa  
ved at give Signal Nr. 51.

Ad 21 og 22.

Togvejssignaler er Mastesignaler med 1 eller flere  
Arme, der har Gyldighed hver for en bestemt Tog-  
vej (enten for Indkørsel eller for Udkørsel).

Hvor en Togvejssignalmast gælder for flere Tog-  
veje, og hvor derfor Masten er forsynet med flere  
Arme, gælder øverste Arm for Togvejen længst til  
venstre (set fra Lokomotivet).

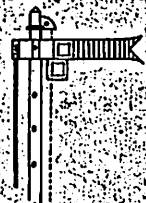


## IV. Fremskudte Signaler.

Nr. 23. „Kør langsomt“ (Det efterfølgende Mastesignal viser „Stop“).

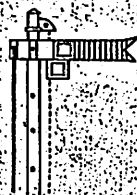
(Signalets Normalstilling)

Ved Dagen



Armen vandret

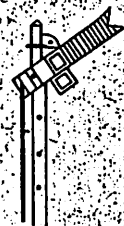
I Mørke



Brændgult Lys\*)  
mod Toget,  
bagud hvidt Lys\*)

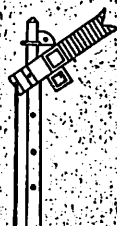
Nr. 24. „Kør“ (Det efterfølgende Mastesignal viser „Kør“)

Ved Dagen



Armen skraat opad

I Mørke



Grønt Lys\*) mod Toget,  
bagud hvidt Lys\*)

\*) Fast Lys eller Blinklys.

## Ad IV.

Fremskudte Signaler er lave enarmede Mastesignaler, der anvendes foran Mastesignaler paa fri Bane og Indkørselssignaler, hvor disse paa Grund af Terrenforhold ikke kan ses i tilbørlig Afstand.

Hvor eet fremskudt Signal ikke er tilstrækkeligt kan det efter Omstændighederne gentages.

Paa Banestrækninger paa hvilke Kørehastigheden kan overstige 70 km/T. skal være opstillet eet fremskudt Signal med Blinklys paa Banens højre Side i fast Afstand af 400 m foran hvert Indkørsels signal eller Mastesignal paa fri Bane\*).

\*) Ved denne Signalordning (Opstilling af fremskudt Signal i fast Afstand), som først gennemføres, efterhaanden som paa gældende Strækninger bliver forsynet med de under Afsnit Q nævnte Afstandsmærker, gentages det fremskudte Signal ikke.

## F. Knaldsignal.

Nr. 25. „Forsigtig. Signal eller anden Underretning følger“.

3 Knaldkapsler udlagt efter hinanden.

## Ad 25.

Signal Nr. 25 („Forsigtig. Signal eller anden Underretning følger“) anvendes saaledes, at Kapslerne udlægges afvekslende paa begge Skinnestrengene med en Skinnelængdes Mellemrum. Knaldsignalet benyttes saavel i sigtbart som i usigtbart Vejr i Forbindelse med og i nogen Afstand foran Signal Nr. 6 (Haandsignal „Stop“) til Dækning af et Tog, der ekstraordinært er standset eller gaar tilbage paa fri Bane.

Endvidere anvendes Signal Nr. 25 i Forbindelse med Signalerne Nr. 9 og 10 (Standsignalerne „Stop“ og „Forsigtig“) — i usigtbart Vejr 4 Telegrafstænger foran hver af disse, i sigtbart Vejr alene foran Signal Nr. 10 og da umiddelbart foran dette — samt mod kommende Sneplovtog under alle Vejrforhold i Forbindelse med og saa vidt muligt 4 Telegrafstænger foran Signalerne Nr. 6 og 7 (Haandsignalerne „Stop“ og „Forsigtig“).

I usigtbart Vejr skal de nævnte Haandsignaler Nr. 6 og 7 ogsaa i alle andre Tilfælde saa vidt muligt suppleres med Knaldsignalet.

Naar et Tog genoptager sin Fart, efter at det ekstraordinært har været standset paa fri Bane, skal de for Toget udlagte Knaldsignaler efterlades paa Strækningen; skal Toget i Henhold til Togreglementets Bestemmelser dækkes under Frem- eller Tilbage-rykningen, skal den Dækningspost, som gaar foran i Togets Bevægelsesretning, dog medtage Knaldsignalet og straks paa ny udlægge det, naar et modgaende Tog kan ses eller høres at nærme sig.

I alle andre Tilfælde inddrages Knaldsignalet samtidigt med det Signal, det har været anbragt for. Træffer et Tog Knaldsignal paa Linien, skal det fremføres med stor Forsigtighed, indtil det fra en efterfølgende Ledvogterpost, Blokpost eller Station modtager Underretning om, at Hindringen for Genoptagelse af normal Kørehastighed er fjernet. Toget maa indtil da ikke fremføres med større Hastighed, end at det med Sikkerhed kan standse foran en eventuel Hindring, Hastigheden maa aldrig overstige 25 km/T.

Indtil videre anvendes Signal Nr. 25 tillige foran Mastesignalerne Nr. 12 og 16 („Stop“) i Betydningen „Signal følger“.

For Udlægningen gælder følgende Bestemmelser:

Foran Mastesignal paa fri Bane skal Knaldsignalet saa vidt muligt anvendes foran Signal Nr. 12 i usigtbart Vejr.

For Mastesignaler paa fri Bane paa Strækningerne:

Kjøbenhavns Hovedbanegaard—Vigerslev,

Godsforbindelsesbanen samt

Valby Gasværk—Vigerslev

udlægges dog ikke Knaldsignaler.

Foran Stationerne anvendes Knaldsignalet kun i usigtbart Vejr (Taage, Sne og deslige) i Forbindelse med Signal Nr. 16 (Mastesignal „Stop“) eller Signal Nr. 6 (Haandsignal „Stop“), for saa vidt dette erstatter Signal Nr. 16, under begge Forhold i følgende Tilfælde:

1. Ved Ende- og Rebroussementstationer ved Togtid (undtagen ved Kjøbenhavns Hovedbanegaard, Kjøbenhavns Godsbanegaard, Helsingør, Masned-sund, Masnedø, Frederikshavn, Nørre-Sundby

mod Syd, Aalborg mod Nord, Randers, Aarhus H. og Ø., Fredericia, Esbjerg mod Øst, Struer, Skive, Herning mod Holstebro og Viborg, Strib og Nyborg)

2. Ved andre Stationer (undtagen ved Nørreport, Frederiksberg, Nørrebro, Østerbro, Roskildevej, Valby, Valby Gasværk mod Godshanehaven og mod Roskildevej, Vigerslev mod Roskildevej og mod Valby Gasværk, Vanløse mod Valby samt Holstebro imod Syd):

- a) naar Hovedsporet eller den foreskrevne Togvej paa Stationen af en eller anden Grund ikke kan holdes fri ved et ventet Togs Ankomst,
- b) naar Tog skal krydse eller overhale paa Stationen,
- c) naar et Tog, uden for Reglen og uden paa anden Maade at være underrettet derom, skal standses foran eller paa en Station.

Det udlægges under alle saadanne Forhold efter de herom for de enkelte Stationers Vedkommende fastsatte særlige Regler.

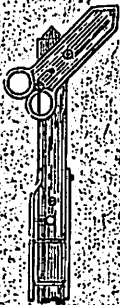
Knaldsignalet skal inddrages samtidig med det Signal, det har været anbragt for.

Knaldsignaludlægningen bortfalder paa Strækninger, hvor der foran Indkørselssignalerne er opstillede de i Afsnit Q, Nr. 67, omhandlede Afstandsmærker, og hvor tillige Mastesignalerne paa fri Bane er suppleret med fremskudte Signaler i det Omfang der er angivet i Afsnit E IV. Endvidere kan Knaldsignaludlægningen bortfalde foran Stationer, hvor Indkørselssignalerne er dækket ved fremskudte Signaler anbragt i tilstrækkelig Afstand.

## G. Sporskiftesignaler.

Nr. 26. „Sporskiftet stillet til Hovedspor“

Ved Dagen



Signalarmen  
skraat opad.

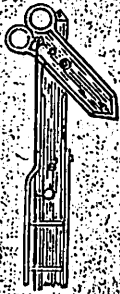
I Mørke



Hvidt Lys.

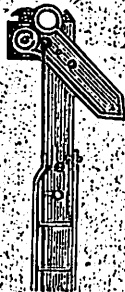
Nr. 27. „Sporskiftet stillet til Sidespor“

Ved Dagen



Signalarmen  
skraat nedad.

I Mørke



Grønt Lys.  
Ved Afløbsspor skifter,  
der ikke fortsættes i selv-  
stændige Spor,  
blaa violet Lys.

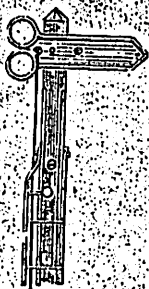
Ad G.

Sporskiftesignaler er smaa Armsignaler. De skal altid anvendes ved Sporskifter, som ikke aflaaes fra et Centralapparat, og som kan ventes befæret imod Tungespidsen af gennemkørende, personførende Plantog.

De har Gyldighed, hvad enten Armen viser sig til højre eller til venstre. Ses den til højre, køres der i m o d Sporskiftets Spids, og vises da Signal Nr. 28 („Sporskiftets Stilling er usikker“), maa Sporskiftet ikke passeres.

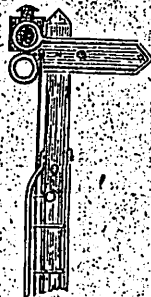
## Nr. 28. „Sporskiftets Stilling or usikker“.

Ved Dagen



Signalarmen vandret

I Mørke



Rødt Lys

## H. Sporskiftevisere og Sporspærings- signaler.

### I. Omdrejelige Skiver.

#### Nr. 29 a. „Sporskiftet stillet til Hovedspor“

Ved Dagen



Signalskivens Kant

I Mørke



Hvidt Lys

#### Nr. 30 a. „Sporskiftet stillet til Sidespor“

Ved Dagen



Fuld Skive

I Mørke



Grønt Lys

Ved Afløbsspor  
der ikke fortsættes i  
selvstændige Spor  
blåviolet Lys

### Ad H.

Sporskiftevisere anvendes hovedsagelig ved Sporskifter, der aflåses eller betjenes fra et Centralapparat, og da navnlig ved alle Indgangsspor-skifter, men de kan for øvrigt, uden for de under Sporskiftesignaler givne Regler, anvendes overalt, hvor Forholdene maatte gøre det ønskeligt.

## II. Omdrejelige Lygter.

Nr. 29 b. „Sporskiftet stillet til Hovedspor“.

Ved Dagen og i Mørke

En rektangulær hvid\*) Flade.

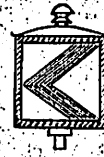


Nr. 30 b. „Sporskiftet stillet til Sidespor“.

Ved Dagen og i Mørke

a. Set fra Tungespidsen:

En kvadratisk hvid\*) Flade med en pilformet Figur, hvis Spids viser Sidesporets Afvigeretning fra Hovedsporet.



b. Set fra Tungeroden:

En kvadratisk hvid\*) Flade, hvorpaa Sporskiftets Nr. er angivet.



\*) Hvid erstattes med blaaviolet ved Afløbssporskifter og Afsporingssko for Stillingen til Afløb.

For disse Stillinger vises Signal Nr. 30 b ved Afløbssporskifter i Togveje og Signal Nr. 29 b ved Afløbssporskifter og Afsporingssko i alle andre Spor.

## Ad II.

Omdrejelige Lygter viser enten en rektangulær eller en kvadratisk Flade. Ses denne sidste Flade fra Tungespidsen, viser den en pilformet Figur, dannet af to i en Spids sammenløbende Bælter.

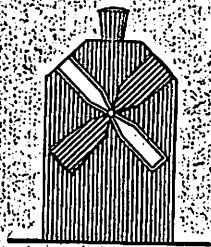


### III. Faste Lygter med bevægelige Signalfigurer.

Med Lygten kan der, set i Kørselsretningen, vises følgende Signaler:

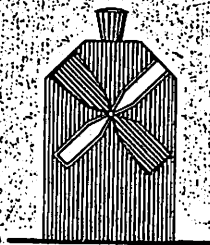
Nr. 29 c. „Krydsningssporskiftet stillet til Kørsel i lige Spor fra højre til venstre“

Ved Dagen og i Mørke



Nr. 29 d. „Krydsningssporskiftet stillet til Kørsel i lige Spor fra venstre til højre“

Ved Dagen og i Mørke

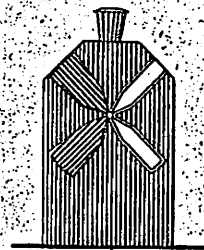


### Ad III.

Denne Form for Sporskiftevisere kan anvendes ved Krydsningssporskifter, der kun kan indstilles for et enkelt Spor ad Gangen, og der bruges da kun een Lygte for hele Sporskiftet. Den firsidede Lygtekasse har paa For- og Bagfladen to bevægelige Arme, der drejer sig, naar Sporskiftet omstilles, og i Endestillingerne dækker over to af Grenene i en skraatstillet korsformet hvid Tegning.

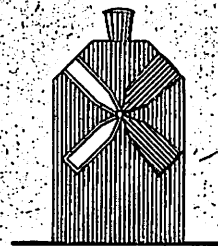
Nr. 30 c. „Krydsningssporskiftet stillet til Kørsel i krumt Spor til højre“.

Ved Dagen og i Mørke



Nr. 30 d. „Krydsningssporskiftet stillet til Kørsel i krumt Spor til venstre“.

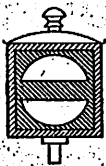
Ved Dagen og i Mørke



## IV. Sporspærringssignaler.

Nr. 29 e. „Sporet spærret“.

Ved Dagen og i Mørke



En cirkulær hvid Flade med vandret sort  
Tværstreg.

Nr. 30 e. „Sporet frit“.

Ved Dagen og i Mørke



En rektangulær hvid Flade.

## Ad IV.

Sporspærringssignaler bestaar af Lygter, der anbringes, hvor Forholdene gør det ønskeligt, paa faste eller bevægelige Stoppebomme og viser enten en cirkulær hvid Flade med vandret sort Tværstreg eller en rektangulær hvid Flade.

Hvor Sporspærrer er indrettet som Afsporingssko, anvendes dog Signal Nr. 29 b („Sporskiftet stillet til Hovedspor“) og 30 b („Sporskiftet stillet til Sidespor“).

## I. Vandkransignaler.

Nr. 31. „Vandkranen tillader Kørsel“.

Ved Dagen



Skivens Kant.

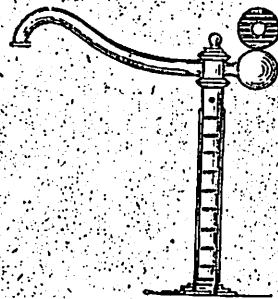
I Mørke



Hvidt Lys  
i begge Retninger.

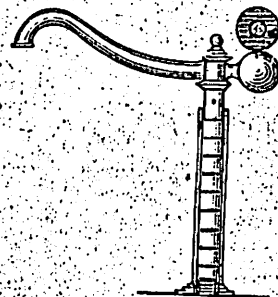
Nr. 32. „Vandkranen forbyder Kørsel“.

Ved Dagen



Fuld Skive.

I Mørke



Rødt Lys  
i begge Retninger.

Ad I.

Vandkransignaler er rødmaledes Skiver, der anbringes paa de Vandkraner, hvis Bagvægt kan spærre Kørslen paa vedliggende Spor.

## K. Vimpelsignal.

Nr. 33. „Arbejdstog paa Strækningen“.

En hvid Vimpel.

## Ad 33.

Umiddelbart forinden et Arbejdstog af nogen Art begynder sit Arbejde paa en Banestrækning, enkelt eller dobbeltsporet (for sidstnævntes Vedkommende uden Adskillelse imellem de tvende Togretninger), skal Stationerne paa hele Arbejdsstrækningen hejse hvid Vimpel.

Naar Arbejdstiden er angivet i Anmeldelsen for Arbejdstoget, skal Stationerne paa den paagældende Strækning vise Vimpelsignal i hele den angivne Arbejdstid. Saafremt Arbejdet endes forinden det anmeldte Tidspunkt, skal den Station, hvortil Toget efter endt Arbejds kørsel er indbragt, underrette Distriktet, Trafikinspektøren, og de vedkommende Stationer herom, og disse skal da stryge Vimplerne.

For saadanne Arbejdstog, for hvilke der ikke i Anmeldelsen er fastsat nogen bestemt Arbejdstid, skal den Station, hvortil Toget efter endt Arbejds kørsel er indbragt, underrette Distriktet, Trafikinspektøren og de vedkommende Stationer paa Strækningen om, at Arbejds kørslen er endt, og Vimpelsignalet skal derefter stryges.

Disse Bestemmelser træder ogsaa i Kraft, naar der paa en dobbeltsporet Banes ene Spor arbejdes med Sneplov, medens det andet Spor kan ventes befaret af Plan- eller Særtog, dog saaledes, at Vimpelsignalet kun anbringes paa de to Nabostationer, imellem hvilke Sneploven arbejder.

Vimpelsignaler for Arbejdstog maa ikke stryges i det Tidsrum, Arbejdstoget midlertidigt maatte løbe som Særtog over Arbejdsstrækningen eller en Del af samme.

## L. Kendingssignaler paa Togene.

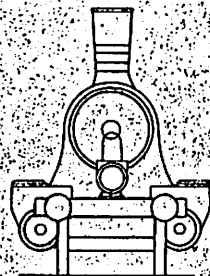
Foran paa Toget.

### Nr. 34. For Plantog.

Ved Dagen

Intet Signal

I Mørke



Et hvidt Lys

## Ad L.

Materialvogne, Troljer, Draisiner og lignende Køretøjer skal i Mørke paa enkeltsporet Bane vise rødt Lys saavel fremad som bagud, paa dobbeltsporet Bane rødt Lys mod den Side, hvorfra Tog kan ventes paa samme Spor, samt hvidt Lys i modsat Retning.

Er der Sneplov foran Lokomotivet, skal der fra Sneploven i Mørke vises stærkt hvidt Lys.

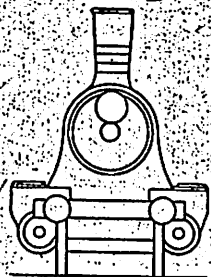
Signalerne paa Lokomotiv og Tender anbringes ved Foranstaltning af Lokomotivføreren, hvis Pligt det ogsaa er at sørge for, at de til Kendingssignaler hørende Apparater er til Stede.

Signalerne paa Vognene anbringes ved Foranstaltning af Togføreren, hvis Pligt det ligeledes er at sørge for, at de dertil fornødne Signalapparater føres med Togene.

Paa hver Station, hvor der maatte være Anledning dertil, er det Lokomotivføreren, henholdsvis Togføreren, Pligt at efterse Togsignalerne. Stationsbestyrerne er ansvarlige for, at Togførerne faar Ordre til at anbringe Signalerne paa Togene, og skal i den Anledning, om fornødent, standse eller gennemkørende Tog. For saa vidt de af Stationsbestyreren til Togføreren givne Ordre medfører, at Kendingssignaler paa Lokomotivet skal enten nedtages eller anbringes, skal Togføreren underrette Lokomotivføreren. Togføreren er ansvarlig for Signalernes rette Anbringelse samt for Nedtagelsen af de anbragte Signaler og kan, om fornødent, i den Anledning lade Toget standse.

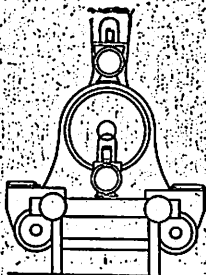
## Nr. 35. For Særtog.

Ved Dagen



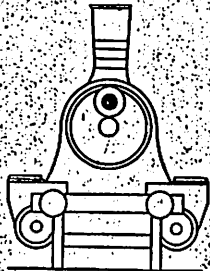
En hvid Skive.

I Mørke

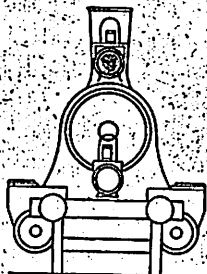
Foruden Signal Nr. 34  
et hvidt Lys.

## Nr. 36. For Arbejds- og Hjælpetog.

Ved Dagen

En hvid Skive med  
sort Plet i Midten.

I Mørke

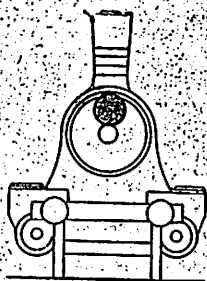
Foruden Signal Nr. 34  
et grønt Lys.

## Ad 35.

Paa nogle Strækninger i og nær København kan  
Signal Nr. 35 bortfalde — jfr. Reglement for lokale  
Signaler I, Afsnit II.

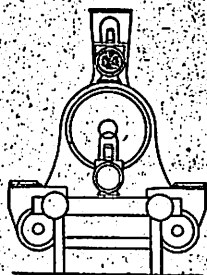
Nr. 38. For Tog, som paa dobbeltsporet Bane  
kører paa venstre Spor.

Ved Dagen



En rød Skive.

I Mørke

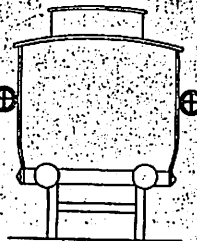


Foruden Signal Nr. 34  
et rødt Lys.

Bag paa Toget.

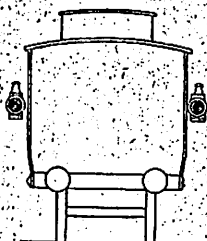
Nr. 39. Slutsignal for alle Tog.

Ved Dagen



Paa hver Side af bageste  
Køretøj en  
gennembrudt  
rødmalet Skive.

I Mørke



Paa hver Side af bageste  
Køretøj en Lygte, der  
viser hvidt Lys  
fremad og  
rødt Lys bagud.

Ad 38.

Signalet benyttes dog ikke for de i Togregle-  
ment af 1920 § 34 omhandlede Tog.

Ad 39.

Signal Nr. 39, Slutsignalet, skal altid anbrin-  
ges paa bageste Ende af Togets bageste Vogn, even-  
tuelt ved Hjælp af de Stationerne leverede Signal-  
planker.\*)

Enkelte Lokomotiver behøver om Dagen  
intet Slutsignal, i Mørke er et enkelt rødt Lys  
bagud tilstrækkeligt.

Rangerlokomotiver skal i Mørke føre to  
hvide Lys i hver Ende.

Skydelokomotiver, som kører ud over Sta-  
tionsgrænsen, skal dog i Mørke føre et hvidt Lys  
i hver Ende, naar Togmaskiner benyttes, ellers  
to hvide Lys i hver Ende som ovenfor angivet  
for Rangermaskiner. Samme Signalgivning benyttes  
under Tilbagekørsel fra fri Bane.

\*) Bestemmelsen om, at Slutsignalerne skal anbringes paa bageste  
Ende af Vognen, gennemføres efterhaanden som de paagæl-  
dende Vogne forsynes med 4 Slutsignalholdere.

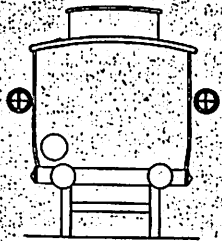


## M. Underretningssignaler fra Togene.

Bag paa Toget.

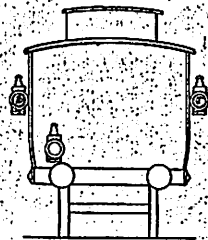
Nr. 40. „Særtog kommer i samme Retning“.

Ved Dagen



En hvid Tavle  
paa bageste Køretøj.

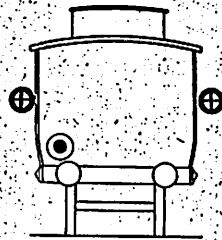
I Mørke



Et hvidt Lys  
paa bageste Køretøj.

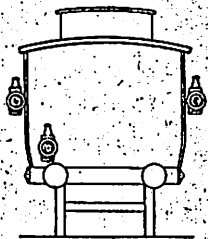
Nr. 41. „Særtog kommer i modsat Retning“.

Ved Dagen



En hvid Tavle  
med en sort  
Plet i Midten  
paa bageste Køretøj.

I Mørke



Et grønt Lys  
paa bageste Køretøj.

Ad M.

Underretningssignalerne anvendes i Forbindelse med Kendingssignalerne. For Anbringelsen gælder de samme Regler som for Kendingssignalerne — jfr. det under Afsnit L anførte.

Paa nogle Strækninger i og nær ved Kjøbenhavn bortfalder dog Underretningssignalerne Nr. 40 og 41 — jfr. Reglement for lokale Signaler I, Afsnit II.

Ad 40, 41 og 42.

Naar der under Kørsel forbi en Station paasættes et ikke-standsende Tog Signal for Særtog, skal det saa vidt muligt iagttages, at Signalet er paasat, inden Perronen passeres, og ved Fjernelsen af et Signal, at dette først aftages, efter at Perronen er passeret.

Signalisering af Særtog paa dobbeltsporet Bane skal ske ved det nærmest forud løbende Tog paa samme Spor, ogsaa naar Særtoget først skal passere næste Dag (Signal Nr. 42). Signalisering ved Tog i modsat Retning (Signal Nr. 41) finder kun Sted, naar der ikke før Særtoget løber noget Tog i samme Retning som dette.

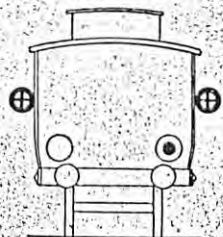
I Henseende til Anbringelse af Signalerne Nr. 40, 41 og 42 paa Togene (Signaler for paafølgende Særtog) betragtes Dagen som begyndende Kl. 5<sup>00</sup> Fm. Signal Nr. 42 („Særtog kommer næste Morgen“) maa kun føres af det sidste Aftentog, eller af Nattog, og af sidstnævnte kun til Kl. 5 Fm.

Ved Krydsningsforlægning mellem et Plantog og et forsinket Særtog skal Plantøget føre Signal Nr. 41, uanset at Særtoget derved bliver signaliseret to Gange.

## Nr. 42. „Særtog kommer næste Morgen“.

(Før første Plantog).

Ved Dagen



En hvid Tavle og en  
hvid Tavle med en  
sort Plet i Midten  
paa bageste Køretøj.

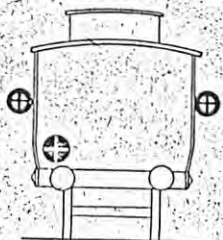
I Mørke



Et hvidt og et grønt  
Lys paa bageste  
Køretøj.

## Nr. 43. „Telegrafledningen er i Uorden“.

Ved Dagen



En sort Tavle med  
et hvidt Kors  
paa bageste Køretøj.

I Mørke



Et grønt og et rødt  
Lys paa bageste  
Køretøj.

## Ad 43.

Signal Nr. 43 („Telegrafledningen er i Uorden“) gives, naar det ved et Togs Afgang fra en Station vides, at Telegrafledningen er i Uorden. Det anbringes ifølge Stationsbestyrerens Ordre. Efter Modtagelsen af Signalet skal Banepersonalet snarest muligt foretage et omhyggeligt Eftersyn af Telegrafledningen og om muligt straks søge at afhjælpe Fejlen.

Vist fra Toget.

Nr. 44. „Arbejdstoget (Skydelokomotivet) gaar ikke til næste Station“

Ved Dagen

Grønt Flag fra Toget

I Mørke

Grønt Lys fra Toget

Nr. 45. „Arbejdstogets Kørsel sluttet for i Dag“

Ved Dagen

Rødt Flag fra Toget

I Mørke

Rødt Lys fra Toget

Nr. 46. „Banelinien skal straks efterses“

Ved Dagen

Lokomotivføreren bestræber sig for ved Svingning af Huen eller et Flag at vække Opmærksomheden.

I Mørke

Lokomotivføreren bestræber sig for ved Svingning af Lys at vække Opmærksomheden.

Ad 44 og 45.

Signal Nr. 44 („Arbejdstoget (Skydelokomotivet) gaar ikke til næste Station“) vises fra et Skydelokomotiv naar dette kører ud over Stationsgrænsen uden dog at gaa med til næste Station.

Signalerne Nr. 44 („Arbejdstoget (Skydelokomotivet) gaar ikke til næste Station“) og Nr. 45 („Arbejdstogets Kørsel sluttet for i Dag“) vises fra Lokomotivet ved at et Flag henholdsvis en Haandsignallygte anbringes paa hver Side af Førerhuset paa Foranledning af Arbejdstogets Fører henholdsvis Skydelokomotivets Rangerleder og saaledes at Lys et fra Haandsignallygten ikke kan ses paa langs ad Banelinien.

Ad 46.

Signal Nr. 46 („Banelinien skal straks efterses“) gives, naar Lokomotivføreren har opdaget Fejl ved Banelinien eller ved Telegrafledningen. Naar Fejlen er af mere alvorlig Betydning, skal han standse Toget og mundtlig meddele Banepersonalet fornøden Underretning.

Samme Signal benyttes, naar en Lokomotivfører vil underrette et mødende Togs Lokomotivfører om at den Banestrekning han har forladt, kun med Forsigtighed kan passeres. Ogsaa i dette Tilfælde kan Standsning af Toget blive fornøden, for at der kan gives tilbørlig Underretning.

## N. Fløjtesignaler fra Lokomotivet.

### Nr. 47. „Togafgang“.

— . (— . . . , — . . . . o. s. v.)

En lang og en eller flere korte Toner

### Nr. 48. „Giv Agt“.

— En lang Tone.

### Ad 47.

Signal Nr. 47 („Togafgang“) gives, umiddelbart for et Tog afgaar, og i Overensstemmelse med det af Togføreren givne Afgangssignal (Signal Nr. 55).

Naar der medgives et Tog Skydelokomotiv, skal Togmaskinens Lokomotivfører, saa snart Togføreren har givet Afgangssignal, give Signal Nr. 47.

Naar dette Signal er opfattet af Føreren paa Skydelokomotivet, skal han, samtidig med at han forsigtig sætter Damp til, afgive Signal Nr. 52 („Toget gaar frem“), og først efter at have modtaget dette Signal maa Lokomotivføreren paa Togmaskinen sætte i Gang.

### Ad 48.

Signal Nr. 48 („Giv Agt“) anvendes, naar Lokomotivføreren vil henlede Opmærksomheden paa Toget, samt saaledes som angivet under Signal Nr. 7 (Haandsignal „Forsigtig“) — jfr. Side 22. Naar det gives, skal Togpersonalet uden Ophold berede sig til at betjene Bremserne. Signalet anvendes tillige, naar et Lokomotiv uden Vogne sættes i Bevægelse.

Signalet skal altid gives ved „Giv Agt“-Tavler, men bør i øvrigt kun anvendes i saadanne Tilfælde, hvor Lokomotivføreren finder det absolut nødvendigt, f. Eks. for at advare ansatte eller andre, der befinder sig paa eller i Nærheden af Sporene. Signalet afgives dog altid, naar to Tog skal mødes paa dobbeltsporet Bane, for at advare Togpersonale, der maatte befinde sig paa Vognenes Løbebrædder, og da fra begge Tog, saa snart de er hinanden i Sigte. Af-

Nr. 49. „Brems alene med Skruebremsen“.

— . . . En lang og to korte Toner.

Nr. 50. „Brems“.

. . . Tre korte Toner.

givelsen af Signalet ved Indkørsel til eller Gennemkørsel gennem Stationerne indskrænkes til de Tilfælde, hvor særlige Omstændigheder paabyder det.

Saaframt Lokomotivet er forsynet med Klokke, kan Signalet, anvendt som Advarselssignal, gives ved Ringning med denne.

Ad 49.

Naar Lokomotivføreren i Tog, som betjenes dels med Vakuumbremse, dels med Skruebremse, giver Signal Nr. 49 („Brems alene med Skruebremsen“), vedrører dette Signal ikke den Del af Toget, der bremses med Vakuumbremsen.

Ad 50.

Signal Nr. 50 („Brems“) anvendes, naar Togets Fart skal formindskes, og betyder, at alle Bremsene i Toget skal spændes. Anvendes det gentagne Gange, betyder det Fare, og benyttet, efter at Toget er bragt til Standsning, betyder det, at Lokomotivføreren ønsker Hjælp.

Naar Lokomotivføreren i et helt eller delvist vakuumbremset Tog giver Signal Nr. 50, skal hele det i Toget tjenstgørende Togpersonale uopholdelig betjene forhaandenværende Konduktørventiler, Bremsehane, Luftklapper eller Nødbremsetræk paa forskellige Steder i Toget, ligesom Bremsning med Skruebremsen i den ikke vakuumbremsede Togdel ogsaa skal iværksættes.

Fortrinsvis skal den Konduktørventil eller Bremsehane, som er bagest i Toget, betjenes, og navnlig skal dette altid ske, naar Signalet „Brems“ gives ved Indkørslen til en af de ved særlige Ordre som „farlige“ be tegnede Stationer.

Saaframt bageste Konduktørventil ikke er i samme Vogn som Slutbremsen, skal der være sørget for, at

Nr. 51. „Mandskab til Assistance“.

— — — To eller flere lange Toner

Nr. 52. „Toget gaar frem“.

• En kort Tone

Nr. 53. „Toget gaar tilbage“

eller

„Løs Bremsen“

• • • To korte Toner

Nr. 54. „Færdig til Indkørsel“.

• — — En kort og en lang Tone

den straks kan betjenes, naar Signal „Brems“ gives.

Hvis Lokomotivføreren gentager Bremsesignalet, er Bremsen i Uorden, og Skruebremserne i den vakuumbremsede Togdel skal da tillige uopholdelig betjenes.

Togpersonalet maa ikke forlade Konduktørventilerne (Bremselanerne), eventuelt Skruebremserne, før Toget er standset helt.

Ad 51.

Signal Nr. 51 („Mandskab til Assistance“) gives, naar Lokomotivføreren trænger til Assistance paa en Station, f. Eks. ved en Drejeskive, et Sporskifte eller deslige, samt naar Udkørselssignal eller Slutsignal ikke kan iagttages jfr. Side 47 og 93.

Signalet skal ogsaa altid anvendes i Tilfælde af, at Vakuumbremsen er traadt i Virksomhed uden Lokomotivføreren Medvirken. Naar Signalet afgives, skal Togpersonalet uopholdelig efterse Vakuumbremsen, hvorhos den forreste Togbetjent straks skal begive sig til Lokomotivet.

Ad 52 og 53.

Signal Nr. 52 („Toget gaar frem“) og Signal Nr. 53 („Toget gaar tilbage“) gives, umiddelbart før Lokomotivføreren sætter Toget i Gang henholdsvis fremad eller tilbage. Ved haandbremsede Tog eller Togdele skal Togpersonalet, naar Signalet lyder, straks løse Vognbremserne, for saa vidt dette ikke allerede er sket.

Ad 54.

Signal Nr. 54 („Færdig til Indkørsel“) gives, naar et Tog er standset foran en Station og venter paa Ind- eller Gennemkørselssignal.

## O. Rangesignaler.

I. Med Signalføjte eller -horn.

Nr. 55. „Togafgang“.

— . (— . . . , — . . . o. s. v.)

En lang og en eller flere korte Toner.

Ad O.

Disse Signaler gives af Togføreren eller den, der leder Tog-Bevægelser og Rangeringer paa Stationen, til Lokomotivføreren.

Ad 55.

Antallet af korte Toner i Signal Nr. 55 („Togafgang“) afhænger af, hvilke Tog der skal afgaa, se de forklarende Bestemmelser til Signal Nr. 5 a („Afgangssignal med Stationsklokken“).

Efter hver Igangsætning af et Tog skal Lokomotivpersonalet ved at se efter Slutsignalet undersøge, om hele Toget medføres. Kan det ikke derved faa Vished for, at hele Toget er med, skal Lokomotivføreren, saa snart Toget er passeret Stationens Grænse ved 2 lange Toner med Dampfløjten tilkendegive Togpersonalet, at Slutsignalet ikke kan ses fra Lokomotivet.

Er Toget ikke sprængt, tilkendegives dette af Togpersonalet for Lokomotivfyrbøderen ved om Dagen at udstrække den ene Arm vandret og ved i Mørke at bevæge et grønt Lys op og ned, og naar Lokomotivfyrbøderen har forstaaet Signalet, tilkendegiver han dette for Togpersonalet ved om Dagen at udstrække den ene Arm vandret og i Mørke ved at vise hvidt Lys tilbage.

Er Toget derimod sprængt, tilkendegiver Togpersonalet dette ved om Dagen at svinge med en Hue eller en anden let synlig Genstand og ved i Mørke at bevæge et rødt eller i Mangel deraf et hvidt Lys op og ned, og Lokomotivfyrbøderen foranlediger da den forreste Togdel standset, saa snart der haves Vished for, at den bageste Togdel ikke kan løbe ind i den forreste (jfr. Togreglementets § 49).

Nr. 56. „Gaa langsomt“.

— En lang Tone.

Signalgivningen skal ske fra den Side af Toget, hvor Lokomotivfyrbøderen 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, dog kun for saa vidt det har Adgang til Døre eller Vinduer i Vognsiderne.

Udebliver Signalet fra Togpersonalet, gentages Dampfløjtesignalet, og hvis Signalet derefter heller ikke modtages, skal Toget standses under fornødent Hensyn til, at det kan være sprængt.

Lokomotivføreren skal paase, at Lokomotivfyrbøderen forvisser sig om Slutsignalets Tilstedeværelse, og foranlediger eventuelt de foran omhandlede Signaler udvekslet, og Togføreren skal paase, at Signalerne gives af Togpersonalet og selv være behjælpelig dermed, naar Dampfløjtesignalet er givet.

De anførte Bestemmelser finder ikke Anvendelse paa Tog, der helt igennem bremses med Vakuumbremse.



Nr. 57. „Stop“.

. . . Tre korte Toner.

Nr. 58. „Gaa frem“ (Lokomotivet skal trække).

. En kort Tone.

Nr. 59. „Gaa tilbage“ (Lokomotivet skal skyde).

. . . To korte Toner.

Nr. 60. „Rangering ved Stød“.

. — En kort og en lang Tone.

## II. Med Haandsignaler.

Nr. 61. „Stop“.

Ved Dagen

Signalgiveren løfter begge Arme lodret i Vejret

eller

foretager en kredsende Bevægelse med den ene Arm.

• I Mørke

Et rødt Lys

eller

en kredsende Bevægelse med andet Lys.

Ad 57.

Vil Toggpersonalet under Farten give Lokomotivføreren Ordre til at standse Toget, og Signal Nr. 57 („Stop“) ikke efterkommes, da kan det erstattes ved Signal med Haand, Flag, Lygte eller Horn, eller i paatrængende Tilfælde ved gentagne Gange hurtigt at trække en Bremse an og derefter pludselig at løsne den.

Ad 58 og 59.

Dersom Lokomotivet samtidig skal trække og skyde, eller det skal gaa alene, betyder Signal Nr. 58 („Gaa frem“), at Lokomotivet skal gaa forlængs, og Signal Nr. 59 („Gaa tilbage“), at Lokomotivet skal gaa baglængs.

Nr. 62. „Gaa frem“ (Lokomotivet skal trække).

Ved Dagen

En lodret Bevægelse op og ned med den ene Arm.

I Mørke

En lodret Bevægelse op og ned med hvidt Lys.

Nr. 63. „Gaa tilbage“ (Lokomotivet skal skyde).

Ved Dagen

En vandret Bevægelse fra den ene Side til den anden med Armen.

I Mørke

En vandret Bevægelse fra den ene Side til den anden med hvidt Lys.

Nr. 64. „Skift Sporskiftet“.

Ved Dagen

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

I Mørke

Samme Signal med hvidt Lys.

Ad 62 og 63.

Skal der gaa langsomt frem eller langsomt tilbage, holdes den ene Arm lodret i Vejret, medens den anden giver henholdsvis Signal Nr. 62 („Gaa frem“) og 63 („Gaa tilbage“).

Dersom Lokomotivet samtidigt skal trække og skyde, eller det skal gaa alene, betyder Signal Nr. 62, at Lokomotivet skal gaa forlængs, og Signal Nr. 63, at Lokomotivet skal gaa baglængs.

## P. Signaler fra Vogne.

### Nr. 65. „Færdig i Pakvognen“.

Ved Dagen

Et hvidt Flag fra Pakvognen.

I Mørke

Et hvidt Lys fra Pakvognen vendt mod Togføreren.

### Nr. 66. „Flytning af Vogne forbudt“.

Ved Dagen

Rødt Flag fra begge Sider af en Vogn i Toget.

I Mørke

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

### Ad 65.

Signal Nr. 65 („Færdig i Pakvognen“) anbringes af Togpersonalet og gives fra den Side af Toget, der vender mod den Perron, hvorfra Toget ekspederes.

### Ad 66.

Signal Nr. 66 („Flytning af Vogne forbudt“) anbringes af Togpersonalet og gives under Togenes Ophold ved Perron fra Kedelvogne, som vandforsynes, fra Akkumulatorvogne under Opladning og fra Vogne, under hvilke der arbejdes.

Saa længe Signalet vises, maa Toget under ingen Omstændigheder sættes i Bevægelse.

Signalet kan dog bortfalde, naar Underretning til Lokomotiv- og Togfører m. v. giver betryggende Sikkerhed mod Vognenes Flytning.

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

## Q. Faste Mærker.

### Nr. 67. Afstandsmærker.



1, 2 eller 3 skraatstillede Plader, hvidmalede med rød Kant, anbragte paa Banens højre Side i faste Afstande, henholdsvis 1000, 800 og 600 m foran Indkørselssignalet.

### Nr. 68. Rangergrænsemærker.



Kvadratisk hvid Skive med rød Kant angiver Grænsen, hvortil Rangering i Stationens Hovedspor maa finde Sted.

### Ad 67.

Mærkerne anbringes efterhaanden foran Indkørselssignalet til alle Stationer (jfr. Togreglementets § 1).

### Ad 68.

Mærket anbringes paa en Telegrafstang 50 m inde for Indkørselssignalet paa Banens venstre Side (regnet i Retning mod Stationen) og saaledes, at den hvide Side vender mod Stationen, medens den mod den fri Bane vendende Side er malet i mørke Farver. \*)

\*) Rangergrænsemærkerne anbringes, efterhaanden som de paa gældende Strækninger forsynes med Afstandsmærker.



## TILLÆG III

til

# Almindeligt Signalreglement

med forklarende Bestemmelser

### Afsnit E.

Side 33, Linie 3 f. o. tilføjes efter „Normalsignal“ :  
„\*)“ og nederst paa Siden tilføjes som Fodnote:

„\*) De Mastesignaler paa fri-Bane, der er anbragt ved Holdsteder, der paa visse Tider af Døgnet er ubevogtede i Togtid, viser i de paagældende Tidsrum Signal Nr. 13 („Kør“) for begge Køreretninger“.

Side 39, Linie 19 f. o. tilføjes efter „Stationen“ :  
„\*)“ og nederst paa Siden tilføjes som Fodnote:

„\*) Indkørselssignaler, der er anbragt ved Holdsteder, der paa visse Tider af Døgnet er ubevogtede i Togtid, viser begge i de paagældende Tidsrum: Signal Nr. 18 („Kør igennem“)“.

Side 48, Linie 8 f. o. og Linie 1 f. n. udgaar:  
„bagud hvidt-Lys\*)“.

**Generaldirektoratet.**

Marts 1927.

# TILLÆG V

til

## Almindeligt Signalreglement

med forklarende Bestemmelser

### Afsnit O.

Side 97 tilføjes efter Linie 1 f. n.:

Tilsvarende Regler gælder for Motorvogne, idet en Motorvogns Forende er det Førerrum, hvorfra Føreren paa det givne Tidspunkt betjener Motoren. Motorføreren maa ikke skifte Førerrum uden i Forvejen at underrette Rangerlederen derom.

Side 99 tilføjes efter Linie 1 f. n.:

Tilsvarende Regler gælder for Motorvogne, idet en Motorvogns Forende er det Førerrum, hvorfra Føreren paa det givne Tidspunkt betjener Motoren. Motorføreren maa ikke skifte Førerrum uden i Forvejen at underrette Rangerlederen derom.

### Afsnit Q.

Side 102 tilføjes efter Linie 1 f. n.:

Nr. 69. Kendingsmærke for Holdsteder med Sidespor, men uden Mastesignaler Type I eller III. To over hinanden anbragte *trekantede, hvidmalede Plader* med rød Kant og med Spidserne mod hinanden.

Side 103 tilføjes efter Linie 1 f. n.:

#### Ad. 69.

Mærket tilkendegiver Tilstedeværelsen af et Holdsted (jfr. Togreglementets § 1) med Sidespor, men uden Hovedsignaler. Holdstedets yderste Sporskifte ligger 500 m bag ved Mærket.

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

**Generaldirektoratet.**

Juli 1928

D

TILLÆG VI  
til  
Almindeligt Signalreglement  
med forklarende Bestemmelser.

Afsnit L.

Side 75 i Linie 7 f. o. tilføjes efter Retning: »\*)« og som Fodnote tilføjes:

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

Side 79 tilføjes i Linie 9 f. o. efter »Enkelte Lokomotiver«:

»(Motor-Lokomotiver).«

Side 79 tilføjes i Linie 1 f. n.:

»Motortog, — herunder enkeltkørende Motorvogne — fører, saavel om Dagen som i Mørke, Signal Nr. 39.«

**Generaldirektoratet.**

August 1929.