

følgende telegram fra afgangsstationen til ankomststationen: „Kørsel med blokafstand på højre spor fra ..... til ..... genoptages“.

**1. Distrikt, i februar 1951.**

**Automatisk linieblok anlæg i forbindelse med stationerne: Københavns Godsbanegaard, Vigerslev, Flintholm, Vanløse, Frederiksberg og Lersøen**

Af *stationerne* kræves kendskab til alle instruksens bestemmelser.

Af *tog- og lokomotivpersonalet* kræves kendskab til de bestemmelser, ud for hvilke der i marginen er anbragt en bølget linie.

**Almindelige bestemmelser**

Ovennævnte automatiske linieblok anlæg er delt i følgende blokafsnit: Blokafsnit

Trekronergade—Valby Gasværk  
Valby Gasværk—Vigerslev  
Valby Gasværk—Harrestrup  
Vigerslev—Harrestrup  
Harrestrup—Damhus  
Damhus—Flintholm  
Damhus—Grøndal  
Flintholm—Frederiksberg  
Flintholm—Vanløse  
Flintholm—Grøndal  
Vanløse—Grøndal  
Grøndal—Fuglebakken  
Fuglebakken—Lersøen.

Automatisk linieblok anlæg er ogsaa indrettet for de tilsvarende blokafsnit for modsat køreretning. Det bemærkes, at strækningen Trekronergade—Københavns Godsbanegaard er forsynet med manuelt linieblok anlæg. For sidstnævnte anlæg gælder instruksens for „Linieblok anlæggene på dobbeltsporet bane og deres betjening“.

Blokafsnittene er begrænset af bloksignaler, der består af stationernes ind- og udkørselssignaler samt mellembloksignalerne ved Trekronegade og Fuglebakken.

**Trekronegade** Det ved *Trekronegade* anbragte mellembloksignal er et armsignal med en arm til hver side og gældende for kørsel til Valby Gasværk henholdsvis Københavns Godsbanegaard. Signalets normalstilling er „Stop“, og det betjenes fra blokposten ved Trekronegade. Betingelsen for, at mellembloksignalet for kørsel til Valby Gasværk kan stilles på „Kør“, er:

at der ikke findes tog i det efter signalet liggende blokafsnit, samt

at det efterfølgende bloksignal er gået på „Stop“ under sidst passerede togs passage.

Der er anbragt telefon i blokposten.

**Valby Gasværk, Vigerslev og Harrestrup** De ved *Valby Gasværk, Vigerslev og Harrestrup* anbragte ind- og udkørselssignaler er armsignaler. Indkørselssignalerne ved Harrestrup og Vigerslev har fremskudte signaler (daglyssignaler).

Signalernes normalstilling er „Stop“, og de betjenes fra Vigerslev station. Der er telefon både ved ind- og udkørselssignalerne.

**Damhus** De ved *Damhus* anbragte ind- og udkørselssignaler er armsignaler. Indkørselssignalerne har fremskudte signaler (daglyssignaler). Signalernes normalstilling er „Stop“, og de betjenes fra Flintholm station. Der er telefon både ved ind- og udkørselssignalerne.

**Grøndal og Flintholm** De ved *Grøndal og Flintholm* anbragte ind- og udkørselssignaler er daglyssignaler. Indkørselssignalerne ved Grøndal har fremskudte signaler (daglyssignaler). Signalernes normalstilling er „Stop“, og de betjenes fra Flintholm station. Der er telefon både ved ind- og udkørselssignalerne.

De ved *Frederiksberg* station anbragte ind- og udkørselssignaler er daglyssignaler. Indkørselssignalet har fremskudt signal (daglyssignal). Signalernes normalstilling er „Stop“, og de betjenes fra Frederiksberg station. Der er telefon ved indkørselssignalet. **Frederiksberg**

De ved *Vanløse* station anbragte ind- og udkørselssignaler er daglyssignaler. Indkørselssignalerne fra Flintholm og fra Grøndal er begge forsynet med fremskudte signaler (daglyssignaler). Signalernes normalstilling er „Stop“, og de betjenes fra Vanløse station. Der er telefon ved indkørselssignalerne. **Vanløse**

De ved *Fuglebakken* anbragte to mellembloksignaler — et for hver køreretning — med tilhørende fremskudte signaler er daglyssignaler. Signalernes normalstilling er „Kør“, og de går automatisk på „Stop“, når forreste del af et tog er passeret signalet. Betingelserne for, at et af disse mellembloksignaler viser „Kør“, er de samme som foran angivet for mellembloksignalet ved Trekronegade. Der er telefon ved begge mellembloksignaler. **Fuglebakken**

For mellembloksignalet for tog mod Lersøen er der under taget for ventebygningen på perronen ved Fuglebakken anbragt et repetersignal (daglyssignal), som viser et hvidt lysende K, når mellembloksignalet viser „Kør“.

Det ved *Lersøen* anbragte indkørselssignal med tilhørende fremskudte signal samt udkørselssignalet fra spor 1 er daglyssignaler, medens udkørselssignalerne fra spor 3, 4 og 5 er armsignaler. Signalernes normalstilling er „Stop“, og de betjenes fra Lersøen station. Der er telefon ved indkørselssignalet. **Lersøen**

Når et tog kører ud fra stationerne Vigerslev (herunder Valby Gasværk og Harrestrup), Flintholm (herunder Damhus og Grøndal), Vanløse, Frederiksberg eller Lersøen, skal stationen se efter, **Bestemmelser i forbindelse med togs udkørsel**

at tableaulampen for pågældende blokafsnit viser besat spor for toget, og

at udkørselssignalet går på „Stop“ efter togets passage.

Udkørselssignalerne ved Valby Gasværk, Harrestrup, Damhus, Grøndal, Flintholm, Vanløse, Frederiksberg og Lersøen går automatisk på „Stop“, efter at forreste del af toget er passeret. Betingelserne for, at et udkørselssignal kan stilles på „Kør“, er foruden de for vedkommende station almindeligt gældende de samme som foran angivet for mellembloksignalet ved Trekronegade. Udkørselssignalet fra Vanløse mod Grøndal kan ikke sættes på „Kør“, før det tilsvarende indkørselssignal ved Grøndal er stillet på „Kør igennem“.

Viser det sig, efter at et udkørselssignal er stillet på „Kør“, at udkørsel ikke kan finde sted fra det pågældende spor, f. eks. fordi et andet tog skal afgå først, kan der foretages en kunstig opløsning af togvejen. *For kunstig opløsning af togvejen i Vanløse for udkørsel fra Vanløse til Grøndal og i Flintholm (Grøndal) for gennemkørsel fra Vanløse til Hellerup gælder dog de i instrukserne for disse anlæg opførte særlige betingelser.*

Ved udkørselssignalerne ved Valby Gasværk, Harrestrup, Damhus, Grøndal, Flintholm og Lersøen (spor 3, 4 og 5) er der anbragt afgangssignaler (signal nr. 46 b).

### Uregelmæssigheder.

Får et tog „Stop“ ved et indkørsels- eller mellemblokksignal, skal lokomotivføreren (elektroføreren), såfremt signalet ikke inden to minutter er gået på „Kør“, hurtigst muligt gennem den i nærheden af signalet anbragte telefon kalde *den nærmest følgende togfølgestation i køreretningen* og anmode om forholdsordre.

Viser de ved Valby Gasværk, Harrestrup, Damhus og Grøndal anbragte udkørselssignaler „Stop“, skal loko-

„Stop“ ved indkørsels-, udkørsels- eller mellemblokksignal

motivføreren (elektroføreren), såfremt signalet ikke inden 2 minutter er gået på „Kør“, hurtigst muligt gennem den i nærheden af signalet anbragte telefon kalde den station, hvorunder udkørselssignalet hører, og anmode om forholdsordre.

Forespørgslen skal have følgende ordlyd:

„Tog nr. . . . . (nummeret *gentages* ved at hvert enkelt tal nævnes i rækkefølge) fra . . . . . (udgangsstationens navn) til . . . . . (endestationens navn) holder for „Stop“ foran <sup>indkørselssignal</sup> udkørselssignal . . . . . (stationens eller <sup>mellemblokksignal</sup> mellemblokpostens navn). Må tog nr. . . . . fortsætte kørslen?“, hvorefter lokomotivføreren (elektroføreren) opgiver navn og stilling.

Er årsagen til „Stop“, at det nærmest forudkørende tog ikke har forladt det pågældende interval på det tidspunkt, da stationen ringes op af lokomotivføreren (elektroføreren), skal stationen give lokomotivføreren (elektroføreren) ordre til at blive holdende, til signalet går på „Kør“, eller til han modtager nærmere besked, eventuelt pr. telefon.

Når stationen fra et tog, der holder for „Stop“ foran *indkørselssignalet*, har modtaget anmodning om forholdsordre, kan telefonisk indkørselstilladelse gives efter de herom fastsatte bestemmelser — eventuelt må toget indrangeres.

Hvis *udkørselssignalet* for et tog ikke kan stilles på „Kør“, og årsagen hertil er blokuorden, skal stationen efter at have tillyst kørsel med stationsafstand rangere toget forbi udkørselssignalet eller give det skriftlig udkørselstilladelse efter de herom fastsatte bestemmelser. Når Vigerslev henholdsvis Flintholm modtager en anmodning om forholdsordre fra et tog, der holder for „Stop“ foran et udkørselssignal ved Valby Gasværk, Harrestrup henholdsvis Damhus og Grøndal, kan sta-

tionen dog give toget telefonisk udkørselstilladelse efter de for skriftlig udkørselstilladelse gældende bestemmelser med ordre til at køre med forsigtighed i det efterfølgende blokafsnit. Ved telefonisk udkørselstilladelse, der kun må gives af stationsbestyreren, opgiver denne navn og stilling til lokomotivføreren (elektroføreren).

Når en af stationerne Vigerslev, Flintholm eller Lersøen fra et tog, der holder for „Stop“ ved et *mellembloksignal*, har modtaget anmodning om forholdsordre og — ved at sikre sig det holdende togs nummer (også ved at hvert enkelt tal i nummeret er nævnt for sig), udgangsstation og endestation har overbevist sig om, at det nærmest forudgående tog er kommet ind på stationen og — såfremt det drejer sig om andre tog end elektriske tog — har medført slutsignaler, giver vedkommende tjenestemand på stationen under opgivelse af navn og stilling lokomotivføreren (elektroføreren) ordre til at køre forbi det på „Stop“ stående mellembloksignal samt ordre til at køre med forsigtighed i det efterfølgende blokafsnit.

Lokomotivføreren (elektroføreren) skal i telefonen gen tage denne tilladelse og noterer sig derhos navn og stilling for den af stationens personale, han har talt med.

For de S-togs vedkommende, som i førnævnte tilfælde holder ved perron på Fuglebakken station, skal elektroføreren — forinden han sætter toget i gang — give signal nr. 55 („giv agt“) og have modtaget togførerens afgangssignal.

Når linieblokanlægget er i uorden, skal der etableres kørsel med stationsafstand for pågældende køreretning på den i S. R. § 48, punkt 2, fastsatte måde.

Signaltjenestens personale skal straks underrettes om blokuordenen.

Når kørsel med stationsafstand er etableret, må Københavns Godsbanegaard give alle tog mod Valby Gas-

Tillysning af kørsel med stationsafstand

værk skriftlig forbikørselstilladelse (formular nr. S 101) til at køre forbi det i uorden værende mellembloksignal ved Trekronegade samt ordre til at køre med forsigtighed i pågældende blokafsnit. Forbikørselstilladelsen gives til togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den overleverer den til lokomotivføreren (elektroføreren).

For mellembloksignalerne ved Fuglebakken gives gennem de der anbragte telefoner lokomotivføreren (elektroføreren) telefonisk forbikørselstilladelse som nærmere beskrevet foran. Lersøen station kan dog — hvis det er praktisk — give tog i køreretningen mod Flintholm skriftlig forbikørselstilladelse (formular nr. S 101) samt ordre til at køre med forsigtighed i det efterfølgende blokafsnit.

Da Vigerslev og Flintholm stationer for strækningen Valby Gasværk—Harrestrup—Valby Gasværk, henholdsvis Damhus—Grøndal—Damhus og Grøndal—Vanløse—Grøndal, under kørsel med stationsafstand ikke fra de pågældende signalhuse kan konstatere, hvorvidt togene medfører slutsignaler, skal en fra disse stationer udsendt mand gennem telefonen ved Valby Gasværk, henholdsvis Grøndal, give melding til Vigerslev, henholdsvis Flintholm, hvorvidt de i disse togveje passerende tog (bortset fra elektriske tog) medfører slutsignaler.

Forbliver en stations udkørselssignal stående i „Kør“, efter at udkørselshåndtaget er taget tilbage i normalstillingen, skal — efter at kørsel med stationsafstand er etableret i den pågældende køreretning — alle tog ind- og udrangeres på stationen, indtil fejlen er rettet.

Når linieblokanlægget atter er bragt i orden, skal det iagttages, at blokanlægget fungerer normalt for det først afgående tog, men først når tilbagemelding er modtaget for dette tog, genoptages kørsel med blokafstand ved

Tillysning af kørsel med blokafstand

## Særlig instruks for linieblokanlæg Glostrup—Hedehusene

Banestykkerne Glostrup—Taastrup og Taastrup—Hedehusene er delt i følgende blokafsnit i køreretning Glostrup—Hedehusene:

Linieblok-  
anlæggets  
udformning

**Glostrup**—Vridsløselille  
Vridsløselille—**Taastrup**  
**Taastrup**—Taastrup Vest  
Taastrup Vest—Kraghave  
Kraghave—**Hedehusene**

og i følgende blokafsnit i køreretning Hedehusene—Glostrup:

**Hedehusene**—Kraghave  
Kraghave—**Taastrup**  
**Taastrup**—Taastrup Øst  
Taastrup Øst—Vridsløselille  
Vridsløselille—**Glostrup**

For blokafsnittene Taastrup—Taastrup Vest og Taastrup—Taastrup Øst er »Kør«-stillingen for udkørselssignalerne på Taastrup station ved hjælp af sporrelæer gjort afhængig af, at tilhørende blokafsnit er frit. Mellembloksignalerne Taastrup Vest og Taastrup Øst betjenes fra Taastrup station og er udstyret med telefon og kaldelampe i direkte forbindelse med Taastrup station.

For de øvrige blokafsnit er etableret normalt, manuelt linieblokanlæg.

For *samtlig*e bloksignaler (udkørselssignaler, mellembloksignaler og indkørselssignaler) på banestykkerne Glostrup—Taastrup og Taastrup—Hedehusene gælder de i »Linieblokanlæggene på dobbeltsporet bane og deres betjening« fastsatte betjeningsforskrifter, dog med følgende afvigelser for mellembloksignalerne Taastrup Vest og Taastrup Øst:

Betjenings-  
forskrifter

Forbikørsels-  
tilladelse for  
Taastrup Vest  
og Taastrup Øst

Skriftlig forbikørselstilladelse for mellemblok-signalerne Taastrup Vest og Taastrup Øst kan under blokuorden, samt hvis et af nævnte mellemblok-signaler er utjenstedygtigt eller slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, og efter at kørsel med stationsafstand i pågældende køreretning er etableret, gives allerede på Taastrup station, når betingelserne for sådan tilladelse iøvrigt er til stede. Gennemkørende tog, der skal have overrakt skriftlig forbikørselstilladelse, tages ind for »lille signal-givning«.

Såfremt blokuorden eller en af de foran nævnte uregelmæssigheder ved et af de omhandlede mellembloksignaler først viser sig, efter at tog er afgået fra Taastrup, gives eventuel forbikørselstilladelse telefonisk af Taastrup station gennem den ved mellembloksignalet anbragte telefon. Togets nummer skal udtrykkelig nævnes i stationens ordre til lokomotivføreren.

Tog holder for  
»Stop« foran  
Taastrup Vest  
eller  
Taastrup Øst

Lokomotivføreren for et tog, der er standset for »Stop« foran et af mellembloksignalerne Taastrup Vest eller Taastrup Øst, skal straks gå til telefonen og sætte sig i forbindelse med Taastrup station, hvis den ved telefonen anbragte kaldelampe er tændt eller bliver tændt. Tændes kaldelampen ikke, skal lokomotivføreren efter 1 minuts ventetid gå til telefonen og sætte sig i forbindelse med Taastrup station.

Lokomotivføreren for et tog, der er standset for »Stop« foran et af mellembloksignalerne Taastrup Vest eller Taastrup Øst, skal udelukkende forholde sig i overensstemmelse med de af Taastrup station givne ordrer, hvori togets nummer udtrykkelig skal nævnes, og skal sikre sig navn og stilling på den tjenestemand, som giver ordren, hvorefter lokomotivføreren skal gentage ordren.

Kan lokomotivføreren for et tog, der er standset for »Stop« foran et af mellembloksignalerne Taastrup Vest eller Taastrup Øst, ikke opnå telefonisk forbindelse med Taastrup station, skal han tilkalde togføreren ved afgivelse af signal nr. 61 »Mandskab til hjælp«. Togføreren skal derefter rangere toget forbi mellembloksignalet og give lokomotivføreren ordre til at køre med forsigtighed til næste mellemblokpost (Kraghave, henholdsvis Vridsløselille) og til at standse der. Efter ankomsten til denne mellemblokpost skal togføreren sætte sig i telefonforbindelse med ankomststationen (Hedehusene, henholdsvis Glostrup) og give stationsbestyreren på denne station melding om det passerede og indhente tilladelse til viderekørsel.

Kan telefonforbindelse med ankomststationen ikke opnås, skal togføreren give lokomotivføreren ordre til at køre med forsigtighed til ankomststationen samt til at standse der. Til stationsbestyreren på ankomststationen giver togføreren melding om det passerede.

Ankomststationen underretter snarest Taastrup station om den modtagne melding.

De i nærværende instruks omhandlede forespørgsler fra en lokomotivfører skal have følgende ordlyd:

Lokomotivfører ..... her.  
(navn)

Tog ..... fra .....  
(udgangsstationens navn)

til ..... holder for »Stop« foran  
(endestationens navn)

mellembloksignal  $\frac{\text{Taastrup Vest}}{\text{Taastrup Øst}}$  Må tog .....

fortsætte kørslen?

Telefon-  
forbindelse  
med Taastrup  
station kan  
ikke opnås

Forespørgstens  
ordlyd

## Det automatiske linieblokanlæg Holte—Hellerup\*)

### Almindelige bestemmelser.

Strækningen er i begge køreretninger opdelt i blokafsnit med fra 300 til 1000 m's længde.

Mellembloksignalerne er benævnt ved numre, og disse er anført ved telefonapparatet på eller ved den tilhørende blokhytte samt ved et skilt på denne hytte.

Ind- og udkørselssignaler, stationsbloksignaler for udkørsel samt mellembloksignaler og dækningssignaler er daglyssignaler.

Fremskudte signaler er ikke opstillet.

På nogle af stationerne er der til orientering for togføreren anbragt et repetersignal (daglyssignal), som viser et hvidt lysende K, når mellembloksignalet viser »Kør«, »Kør igennem« eller »Stop og ryk frem«.

Betingelserne for, at et stationsbloksignal for udkørsel, et udkørselssignal eller et mellembloksignal kan omstilles fra »Stop« til »Kør«, er:

at der ikke findes tog i det efter signalet liggende blokafsnit,

at sidst passerede tog med hele sin længde har passeret det efterfølgende bloksignal, samt at sidstnævnte signal er gået på »Stop« under nævnte togs passage.

Betingelserne for, at et stationsbloksignal for udkørsel, et udkørselssignal eller et mellembloksignal kan vise »Kør igennem« er:

\*) Det automatiske linieblokanlæg Lyngby—Gentofte—Hellerup tages dog først i brug efter nærmere bekendtgørelse.

Blokafsnit

Signalernes  
udformning

Betingelser for,  
at stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler og mellembloksignaler omstilles fra „Stop“ til „Kør“ eller „Kør igennem“

at foran nævnte betingelser er opfyldt, samt at efterfølgende signal viser »Kør« eller »Kør igennem«.

Betjening af stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler, indkørselssignaler, indkørselssignaler, mellembloksignaler og dæknings-signaler

Stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler samt indkørselssignaler betjenes manuelt fra stationerne. Mellembloksignaler og dækningssignaler virker automatisk.

Når tog kører ind på et ca. 2 km foran et indkørselssignal liggende blokafsnit, lyser en tableaulampe i signalposten, og en vækker træder i funktion. Vækkeren ophører med at ringe, når pågældende signal stilles på »Kør« eller »Kør igennem«. Lampen slukkes, når hele toget er kørt forbi indkørselssignalet.

Stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler, mellembloksignaler og dækningssignaler er forsynet med to lanterner og kan vise nedennævnte signaler:

*Signal nr. 1c.* (»Stop«): Eet rødt fast lys.

*Signal nr. 2c.* (»Kør«): Eet grønt fast lys.

*Signal nr. 3b.* (»Kør igennem«): Eet grønt blinklys.

Udkørselssignaler, mellembloksignaler og dækningssignaler kan endvidere vise:

*Signal nr. 4b.* (»Stop og ryk frem«): Eet rødt blinklys.

Opmærksomheden henledes på, at foruden de i S.l.R. givne bestemmelser om signal nr. 4b skal lokomotivføreren (elektroføreren) også være forberedt på at standse foran enhver hindring i afsnittet bag det efterfølgende hovedsignal, selv om sidstnævnte signal viser signal nr. 2 (»Kør«) eller signal nr. 3 (»Kør igennem«).

Anlægget er indrettet således, at mellembloksignalerne tændes automatisk, når tog nærmer sig disse.

Signal nr. 2c (»Kør«), eet grønt fast lys, ændres automatisk til signal nr. 3b (»Kør igennem«), eet grønt blinklys, når efterfølgende signal skifter til »Kør« eller »Kør igennem«.

*Stationernes udkørselssignaler er kun delvis i afhængighed af sporskifterne, idet denne afhængighed ved disse anlæg er lagt på stationsbloksignalerne for udkørsel eller togvejssignalerne for udkørsel. Udkørselssignalerne kan altså vise „Kør“, selv om sporskifterne i udkørselstogvejen står forkert.*

Afhængighed mellem sporskifter og signaler ved udkørsel

Viser det sig, efter at et udkørselssignal er stillet på »Kør«, at udkørsel ikke kan finde sted fra det pågældende spor, f. eks. fordi et andet tog skal afgå først, kan der foretages en kunstig opløsning af togvejen, hvilket ikke berører linieblokanlægget.

**Lokomotivføreren (elektroføreren)** skal ved opkald fra en telefon ved et bloksignal åbne lågen for telefonen og derefter løfte mikrotelefonen af gaslen.

Telefon ved bloksignal (udkørsels-, mellemblok-, dæknings- og indkørsels-signal)

Hvis opkaldet sker fra en telefon ved et *udkørsels-signal*, opnås derved forbindelse med *afgangsstationen*.

Hvis opkald sker fra en telefon ved et *mellemblok-*, et *dæknings-* eller et *indkørselssignal*, opnås derved forbindelse med *ankomststationen*.

Efter endt samtale skal mikrotelefonen atter anbringes på gaslen og lågen atter lukkes.

#### **Forhold på afgang- eller ankomststationen.**

Ved opkald fra en telefon ved et bloksignal ringer betjeningstelefonens klokke, og den til signalet svarende røde lampe på betjeningstavlen blinker. Besvarelsen af opkaldet sker ved at løfte mikrotele-



fonen af gafflen, og derefter indtrykke knappen med signalets nummer eller navn kortvarigt. Herved skifter den røde lampe fra blinklys til fast lys, og samtidig tændes en grøn lampe anbragt under den røde lampe.

Tændt grøn lampe tilkendegiver, at telefonforbindelsen til telefonen ved pågældende signal er etableret.

Når samtalen er forbi, lægges mikrotelefonen på gafflen både ved signalet og på stationen, hvorved både den røde og grønne lampe på stationens betjeningstavle slukkes.

Ved opkald fra en station til en telefon ved et bloksignal indtrykkes knappen med det pågældende signals nummer eller navn. Herved tændes telefonkaldelampen ved signalet, og som kontrol hermed lyser den røde lampe (fast lys) over knappen. Sålænge knappen holdes indtrykket, ringer desuden en klokke ved telefonen ved signalet.

Når opkaldet besvares, ved at mikrotelefonen på telefonen ved signalet løftes af gafflen, skifter foranvænte røde lampe til blinklys, og klokken på stationens betjeningstelefon ringer, og samtidig slukkes telefonkaldelampen ved signalet.

Stationen løfter nu mikrotelefonen af gafflen på betjeningstelefonen og indtrykker kortvarigt knappen med signalets nummer eller navn. Herved skifter den røde lampe fra blinklys til fast lys, og samtidig tændes en grøn lampe anbragt under den røde lampe som tegn på, at telefonforbindelsen er etableret.

Når samtalen er forbi, lægges mikrotelefonen på gafflen både ved signalet og på stationen, hvorved både den røde og grønne lampe på stationens betjeningstavle slukkes.

Hvis en telefonkaldelampe ønskes slukket, inden der

er svaret fra telefonen ved pågældende signal, løftes mikrotelefonen af gafflen på stationens betjeningsapparat, og knappen med signalets nummer eller navn indtrykkes kortvarigt. Herved lyser både den røde og grønne lampe (fast lys) over knappen. Når derefter knappen mrk. »Ann.« på betjeningstavlen indtrykkes kortvarigt, slukkes telefonkaldelampen og den røde lampe, medens den grønne lampe først slukkes, når mikrotelefonen lægges på gafflen på stationens betjeningsapparat.

### Uregelmæssigheder.

Får et tog »Stop« ved et stationsbloksignal for udkørsel eller ved et *udkørselssignal*, skal lokomotivføreren (elektroføreren), såfremt signalet ikke inden eet minut er gået på »Kør« eller »Stop og ryk frem«, hurtigst muligt gennem den i nærheden af signalet anbragte telefon kalde *afgangsstationen* og anmode om forholdsordre. Hvis telefonkaldelampen er tændt, og signalet står på »Stop«, skal lokomotivføreren (elektroføreren) dog straks gå til telefonen og kalde stationen.

Får et tog »Stop« ved et *mellembloksignal* eller et *indkørselssignal*, skal lokomotivføreren (elektroføreren), såfremt signalet ikke inden eet minut er gået på »Kør« eller »Stop og ryk frem«, hurtigst muligt gennem den i nærheden af signalet anbragte telefon kalde *ankomststationen* og anmode om forholdsordre. Hvis telefonkaldelampen er tændt, og signalet står på »Stop«, skal lokomotivføreren (elektroføreren) dog straks gå til telefonen og kalde stationen.

Anmodningen om forholdsordre skal have den i S R §30 foreskrevne ordlyd, og desuden skal der ved opringing fra et mellembloksignal opgives dettes nummer.

Såfremt et tog får »Stop« ved et stationsbloksignal for udkørsel, et udkørselssignal, et mellembloksignal

Almindelige regler for „Stop“ ved et stationsbloksignal for udkørsel, et udkørselssignal, et mellembloksignal eller et indkørselssignal.

eller et indkørselssignal forholder stationen sig som foreskrevet i SIR og SR samt i nærværende instruks i afsnittet om tillysning af kørsel med stationsafstand.

Hvis det vides, at årsagen til »Stop« er, at det nærmest forudkørende tog ikke har forladt det pågældende interval på det tidspunkt, da stationen ringes op af lokomotivføreren (elektroføreren), skal stationen give lokomotivføreren (elektroføreren) ordre til at blive holdende, til signalet går på «Kør», eller til han modtager nærmere besked.

Hvis en station giver telefonisk forbikørselstiladelse til at køre forbi et på »Stop« stående mellembloksignal og eventuelt tillige det eller de påfølgende mellembloksignaler, skal det udtrykkeligt angives, at der skal køres med forsigtighed, og at lokomotivføreren (elektroføreren) skal være forberedt på at kunne standse toget foran enhver hindring indtil ankomststationens indkørselssignal.

Lokomotivføreren (elektroføreren) skal i telefonen gentage denne tilladelse og notere sig navn og stilling for den af stationens personale, han har talt med.

Kan lokomotivføreren (elektroføreren) ikke få telefonisk forbindelse med ankomst- eller afgangstation, underrettes togføreren, der derefter rangerer toget forbi signalet. Toget skal fremføres med forsigtighed til næste signal, hvorfra telefonisk forbindelse med en af nævnte stationer søges opnået.

*Signal nr. 4 b* kan kun indstilles ved *ankomststationens medvirken, der kun må foretages:*

- Når* det efter ankomststationens skøn er sigtbart vejr, d. v. s., når synlighedsafstanden på ankomststationen er mindst 300 m,
- når* banestykket befares som dobbeltsporet, og
- når* sporet kun befares af plan- og særtog.

Bestemmelser  
for anvendelse  
af signal nr. 4 b  
(„Stop og ryk  
frem“)

Tog, der har fået signal nr. 4 b, og som nærmer sig et forudkørende tog, må ikke følge efter dette i mindre afstand end ca. 300 m. Fra denne regel må kun afviges, såfremt lokomotivføreren (elektroføreren) — efter at have bragt toget til standsning — har overbevist sig om, at det er muligt at bringe toget frem til en perron, ved hvilken der ikke i forvejen holder tog.

Et efterfølgende tog må ikke passere mellembloksignalet på det første togs signal nr. 4 b, men skal vente, til signalet efter at være skiftet til signal nr. 1 c igen skifter til signal nr. 4 b.

Ankomst- og afgangstation skal inden indførelse af kørsel på signal nr. 4 b træffe aftale om, at der ikke må afsendes tog efter hinanden i pågældende køreretning med mindre tidsafsnit end 3 minutter. Afgangstationen må ikke afsende tog, såfremt den er vidende om, at der befinder sig tog i blokafsnittet nærmest afgangstationen.

Bliver ankomststationen opmærksom på, at kørsel på signal nr. 4 b er uhensigtsmæssig — f. eks. som følge af nedbrud af tog — skal ankomststationen straks ophæve denne kørselsform.

Ankomst- og afgangstationen skal i fejljournalen notere årsag til og tidspunkt for påbegyndelse samt tidspunkt for afslutning af kørsel på signal nr. 4 b. Afgangstationen skal derhos i fejljournalen notere, for hvilke tog signal nr. 4 b er givet fra udkørselssignalet samt af hvilken årsag.

*Ved mellembloksignaler benyttes signal nr. 4 b på følgende måde:*

Når *ankomststationen* ringes op fra et tog, der holder for »Stop« ved et mellembloksignal, skal stationen, såfremt den efter den foreliggende situa-

tion anser det for sandsynligt, at pågældende signal er i uorden, give lokomotivføreren (elektroføreren) telefonisk forbikørselstilladelse til at køre forbi det på »Stop« stående signal. Det skal udtrykkelig angives, at der skal køres med forsigtighed ikke alene i blokafsnittet efter signalet, men også i afsnittet bag det efterfølgende hovedsignal, selv om sidstnævnte signal viser »Kør« eller »Kør igennem«, og at lokomotivføreren (elektroføreren) skal være forberedt på at kunne standse toget foran enhver hindring i disse afsnit. Stationen omlægger derefter de til køreretningen svarende to vippenøgler til stilling: »Stop og ryk frem« på den til linieblokanlægget hørende betjeningstavle. Derved vil samtlige i uorden værende mellembloksignaler i pågældende køreretning til næste togfølgestation ændres fra signal nr. 1 c »Stop« til signal nr. 4 b »Stop og ryk frem«, ca.  $\frac{1}{4}$  minut efter at et tog har nærmet sig til en afstand af ca. 60 m foran pågældende signal. Signal nr. 4 b vil blive vist i ca. 1 minut, hvorefter det igen skifter til signal nr. 1 c.

Ankomststationen skal ved forespørgsel til standende tog holde sig underrettet, om disse har fået normal signalgivning. Så snart dette er tilfældet, skal begge vippenøgler først stilles i »Tilbagestilling« og derefter i normalstilling, hvorefter afgangsstationen underrettes.

*Ved udkørselssignaler benyttes signal nr. 4 b på følgende måde:*

Når afgangsstationen ringes op fra et tog, der holder for »Stop« ved et udkørselssignal, eller når afgangsstationen bliver opmærksom på, at udkørselssignalet ikke kan stilles på »Kør«, skal stationen, såfremt den efter den foreliggende situation

anser det for sandsynligt, at udkørselssignalet er i uorden, anmode *ankomststationen* om at omlægge de til køreretningen svarende vippenøgler til »Stop og ryk frem«. Herefter betjener *afgangsstationen* den til udkørselssignalet svarende vippenøgle på betjeningstavlen for linieblokanlægget.

*Signal „Stop og ryk frem“ må ved udkørselssignaler kun benyttes, når de for skriftlig udkørselstilladelse fastsatte bestemmelser er opfyldt.*

Når linieblokanlægget er i uorden på en af nedennævnte måder, skal afgangsstationen tillyse kørsel med stationsafstand for pågældende køreretning på den i SR § 48 fastsatte måde:

Tillysning af kørsel med stationsafstand

*når* et udkørselssignal ikke automatisk indtager stillingen »Stop« efter togpassage,

*når* et udkørselssignal eller et mellembloksignal forbliver på »Stop«, og signal »Stop og ryk frem« ikke må eller ikke kan gives eller vil være uhensigtsmæssig,

*når* et udkørselssignal, et mellembloksignal eller et indkørselssignal er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt,

*når* det konstateres, at blokanlæggets strømfor-syning udebliver.

Signal-tjenestens personale skal straks underrettes om blokuordenen.

Når kørsel med stationsafstand er etableret som følge af uregelmæssighed ved et udkørselssignal, skal stationen rangere alle tog forbi udkørselssignalet eller give dem skriftlig udkørselstilladelse eller give dem telefonisk udkørselstilladelse efter de herfor i SIR og SR fastsatte bestemmelser.

Når kørsel med stationsafstand er etableret som følge af uregelmæssighed ved et mellembloksignal, giver afgangsstationen alle tog skriftlig forbikørselstilladelse (form. nr. S 101) til at køre forbi det eller de i uorden værende mellembloksignaler i stopstilling.

Nævnte skriftlige tilladelse, der kun må gives af afgangsstationen gældende til nærmeste togfølgestation, afgives til togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den overleverer den til lokomotivføreren (elektroføreren).

Hvis et standsende tog — efter at have fået skriftlig forbikørselstilladelse — får »Kør« eller »Kør igennem« ved samtlige mellembloksignaler på pågældende banestykke, skal lokomotivføreren (elektroføreren) snarest meddele dette til ankomststationen.

Tillysning af  
kørsel med  
blokafstand

Når ankomststationen har fået melding om, at samtlige mellembloksignaler på banestykket har vist »Kør« eller »Kør igennem«, anmoder den, efter at tilbagemelding for toget er afgivet, straks afgangsstationen om at ophæve kørsel med stations-

afstand. Under forudsætning af, at afgangsstationens udkørselssignal også er i orden, tillyser afgangsstationen kørsel med blokafstand ved følgende telegram til ankomststationen:

»Kørsel med blokafstand på højre spor fra ..... til ..... genoptages«.

### 1. Distrikt, i maj 1953.

Når kørsel med stationsafstand er etableret som følge af uregelmæssighed ved et mellembloksignal, giver afgangstationen alle tog skriftlig forbikørselstilladelse (form. nr. S 101) til at køre forbi det eller de i uorden værende mellembloksignaler i stopstilling.

Nævnte skriftlige tilladelse, der kun må gives af afgangstationen gældende til nærmeste togfølgestation, afgives til togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den overleverer den til lokomotivføreren (elektroføreren).

Hvis et standsende tog — efter at have fået skriftlig forbikørselstilladelse — får »Kør« eller »Kør igennem« ved samtlige mellembloksignaler på pågældende strækning, skal lokomotivføreren (elektroføreren) snarest meddele dette til ankomststationen.

Tillysning af kørsel med blokafstand

Når ankomststationen har fået melding om, at samtlige mellembloksignaler på strækningen har vist »Kør« eller »Kør igennem«, anmoder den, efter at tilbagemelding for toget er afgivet, straks afgangstationen om at ophæve kørsel med stationsafstand. Under forudsætning af at afgangstationens udkørselssignal også er i orden, tillyser afgangstationen kørsel med blokafstand ved følgende telegram til ankomststationen:

»Kørsel med blokafstand på højre spor fra ..... til ..... genoptages«.

### 1. Distrikt, i august 1952.

## Det automatiske linieblokanlæg Holte—Lyngby.

### Almindelige bestemmelser.

Strækningen er i begge køreretninger opdelt i blokafsnit med fra 300 til 1000 m's længde. På fri bane benævnes sporet i køreretning Hellerup—Holte spor 1 og sporet i køreretning Holte—Hellerup spor 2. Blokafsnit

Mellembloksignalerne er benævnt ved numre, og disse er anført ved telefonapparatet på eller ved den tilhørende blokhytte. Nummeret er sammensat af spornummeret og kilometerangivelsen — f.eks. betyder nr. 2156, at mellembloksignalet hører til spor 2, og at signalet er anbragt i km. ca: 15,6.

Ind- og udkørselssignaler, stationsbloksignaler for udkørsel samt mellembloksignaler er daglyssignaler. Fremskudte signaler er ikke opstillet. Signalplacering

På nogle af stationerne er der til orientering for togføreren anbragt et repetersignal (daglyssignal), som viser et hvidt lysende K, når mellembloksignalet viser »Kør« eller »Kør igennem«.

Betingelserne for, at et stationsbloksignal for udkørsel, et udkørselssignal eller et mellembloksignal kan omstilles fra »Stop« til »Kør«, er: at der ikke findes tog i det efter signalet liggende blokafsnit, at sidst passerede tog med hele sin længde har passeret det efterfølgende bloksignal, samt at sidstnævnte signal er gået på »Stop« under nævnte togs passage. Betingelser for, at stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler og mellembloksignaler omstilles fra „Stop“ til „Kør“ eller „Kør igennem“

Betingelserne for, at et stationsbloksignal for udkørsel, et udkørselssignal eller et mellembloksignal kan vise »Kør igennem«, er:

at foran nævnte betingelser er opfyldt, samt at efterfølgende signal viser »Kør« eller »Kør igennem«.

Betjening af stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler, indkørselssignaler og mellembloksignaler

Stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler samt indkørselssignaler betjenes manuelt fra stationerne. Mellembloksignaler betjenes automatisk.

Når tog kører ind på et ca. 1 km foran et indkørselssignal liggende blokafsnit, lyser en tableaulampe i signalposten, og en vækker træder i funktion. Lampen slukkes, og vækkeren ophører med at ringe, når pågældende signal stilles på »Kør« eller »Kør igennem«.

Bestemmelser for stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler og mellembloksignaler

Stationsbloksignaler for udkørsel, udkørselssignaler og mellembloksignaler er forsynet med to lanterner og kan vise nedennævnte signaler, som senere vil blive optaget i signalreglementet:

*Signal nr. 1c.* (»Stop«): Eet rødt fastlys.

Signalet tilkendegiver, at toget skal standse foran signalet.

Viderekørsel forbi stationsbloksignal for udkørsel, et udkørselssignal eller et mellembloksignal, der viser »Stop«, må kun finde sted således:

#### *Stationsbloksignaler for udkørsel.*

Ved udrangering.

Ved skriftlig udkørselstilladelse på form. nr. S. 102.

#### *Udkørselssignaler.*

Ved udrangering.

Ved skriftlig udkørselstilladelse på form. nr. S 102.

Ved telefonisk udkørselstilladelse fra stationen til lokomotivføreren gennem den ved udkørselssignalet anbragte telefon.

#### *Mellembloksignaler.*

Ved forbirangering.

Ved skriftlig forbikørselstilladelse på form. nr. S. 101,

Ved telefonisk forbikørselstilladelse til lokomotivføreren gennem den ved mellembloksignalet anbragte telefon.

Et tog, der holder helt eller delvis ved perron, må ikke genoptage kørslen, før togføreren har givet signal nr. 47 (»Kør«).

*Signal nr. 2c.* (»Kør«): Eet grønt fastlys.

Signalet tilkendegiver, at der er frit til næste hovedsignal. Et tog, der holder helt eller delvis ved perron, må ikke genoptage kørslen, før togføreren har givet signal nr. 47 (»Kør«).

*Signal nr. 3b.* (»Kør igennem«): Eet grønt blinklys.

Signalet tilkendegiver, at der er frit til næste hovedsignal, og at dette viser signal nr. 2 (»Kør«) eller signal nr. 3 (»Kør igennem«). Et tog, der holder helt eller delvis ved perron, må ikke genoptage kørslen, før togføreren har givet signal nr. 47 (»Kør«).

*Signal nr. 4b.* (»Stop og ryk frem«): Eet rødt blinklys.

Signalet tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet må køre forsigtigt videre, idet lokomotivføreren (elektroføreren) skal være forberedt på at standse for enhver hindring ikke alene i blokafsnittet bag det pågældende signal, men også i afsnittet bag det efterfølgende hovedsignal, selv om sidstnævnte signal viser nr. 2 (»Kør«) eller signal nr. 3 (»Kør igennem«). Et tog, der holder helt eller delvis ved perron, må ikke genoptage kørslen, før togføreren har givet signal nr. 47 (»Kør«).

Anlægget er indrettet således, at mellembloksignalerne tændes automatisk, når tog nærmer sig disse.

Signal nr. 2c (»Kør«), eet grønt fastlys, ændres automatisk til signal nr 3b (»Kør igennem«), eet grønt blinklys, når efterfølgende signal skifter til »Kør« eller »Kør igennem«.

Tog, der har fået signal nr. 4b, og som nærmer sig et forudkørende tog, må ikke følge efter dette i mindre afstand end ca. 300 m. Fra denne regel må kun afviges, såfremt lokomotivføreren (elektroføreren) — efter at have bragt toget til standsning — har overbevist sig om, at det er muligt at bringe toget frem til en perron, ved hvilken der ikke i forvejen holder tog.

Et tog, der kører hen mod et signal, der viser signal nr. 1 c, vil i givet fald først få signal nr. 4 b ca:  $\frac{1}{4}$  minut efter, at toget har nærmet sig til en afstand af ca: 60 m foran signalet. Signal nr. 4 b vil blive vist i ca: 1 minut, hvorefter det igen skifter til signal nr. 1 c.

Et efterfølgende tog må ikke passere mellembloksignalet på det første togs signal nr. 4 b men skal vente, til signalet efter at være skiftet til signal nr. 1 c igen skifter til signal nr. 4 b.

Fra ekspeditionsapparatet i ankomststationen kaldes en blokhyttetelefon ved indtrykning af den tilsvarende knap. Derved lyser lampen over knappen grønt. Når der svares fra den kaldte bloktelefon, lyser den øverste røde lampe, og forbindelsen er klar.

Ved kald fra en blokhytte til ankomststationen

Telefon mellem  
blokhytte og  
ankomststation

ringer en klokke sammesteds, og den røde lampe svarende til den kaldende bloktelefon lyser. Samtalen kobles igennem, når ankomststationen trykker den tilsvarende knap ind. Samtidig hermed tændes den grønne lampe. Kaldet til ankomststationen sker ved afløftning af mikrotelefonen. Når ankomststationen svarer, lyser blokhyttens telefontilkaldelampe, og dens klokke ringer, så længe ankomststationen holder knappen i ekspeditionsapparatet indtrykket.

Når en bloktelefon kaldes fra ankomststationen, lyser blokhyttens telefontilkaldelampe, og klokken ringer som ovenfor.

### Uregelmæssigheder.

Får et tog »Stop« ved et *indkørselssignal*, skal lokomotivføreren (elektroføreren), såfremt signalet ikke inden eet minut er gået på »Kør«, hurtigst mulig gennem den i nærheden af signalet anbragte telefon kalde *ankomststationen* og anmode om forholdsordre.

Almindelige  
regler

Får et tog »Stop« ved et stationsbloksignal for udkørsel eller *udkørselssignal*, skal lokomotivføreren (elektroføreren), såfremt signalet ikke inden eet minut er gået på »Kør« eller »Stop og ryk frem«, hurtigst mulig gennem den i nærheden af signalet anbragte telefon kalde *afgangsstationen* og anmode om forholdsordre.

Får et tog »Stop« ved et *mellembloksignal*, skal lokomotivføreren (elektroføreren), såfremt signalet ikke inden eet minut er gået på »Kør« eller »Stop og ryk frem«, hurtigst muligt gennem den i nærheden af signalet anbragte telefon kalde *ankomststationen* og anmode om forholdsordre.

Forespørgslen skal have følgende ordlyd:

»Tog nr. .... (nummeret gentages ved at hvert enkelt tal nævnes i rækkefølge) fra .... (udgangsstationens navn) til ... (endestationens navn) holder for »Stop« foran <sup>indkørselssignal</sup><sub>udkørselssignal</sub> stationsbloksignal for udkørsel <sup>mellembloksignal</sup> .... (stationens navn eller mellembloksignalet nummer). Må tog nr. .... fortsætte kørslen?«, hvorefter lokomotivføreren (elektroføreren) opgiver navn og stilling.

Hvis det vides, at årsagen til »Stop« er, at det nærmest forudkørende tog ikke har forladt det pågældende interval på det tidspunkt, da stationen ringes op af lokomotivføreren (elektroføreren), skal stationen give lokomotivføreren (elektroføreren) ordre til at blive holdende, til signalet går på »Kør«, eller til han modtager nærmere besked, eventuelt pr. telefon.

„Stop“ ved et indkørsels-signal

Når stationen fra et tog, der holder for »Stop« foran indkørselssignalet, har modtaget anmodning om forholdsordre, kan telefonisk indkørselstilladelse gives, eller toget indrangeres efter de sædvanlige herom fastsatte bestemmelser.

„Stop“ ved et stationsbloksignal for udkørsel

Hvis stationsbloksignalet for udkørsel for et tog ikke kan stilles på »Kør«, eller hvis stationsbloksignalet for udkørsel falder på »Stop« i utide, skal *afgangsstationen* rangere toget ud til udkørselssignalet.

Hvis kørsel med stationsafstand er indført, kan der gives toget skriftlig udkørselstilladelse, og denne gælder da helt ud af stationen og omfatter tilladelse til at passere alle signaler i udkørselstogvejen uanset deres stilling.

Hvis udkørselssignalet for et tog ikke kan stilles på »Kør«, eller hvis udkørselssignalet falder på »Stop« i utide, skal *afgangsstationen* forholde sig som angivet på side 9 under »Bestemmelser for anvendelse af signal nr. 4 b (»Stop og ryk frem«), hvis dette signal må og kan benyttes.

„Stop“ ved et udkørsels-signal

Hvis *afgangsstationen* derimod mener, at kørsel på signal nr. 4 b er uhensigtsmæssig — f. eks. som følge af nedbrud af tog — eller hvis signal nr. 4 b ikke kan eller ikke må gives, skal stationen efter at have tillyst kørsel med stationsafstand forholde sig som angivet på side 11 under »Tillysning af kørsel med stationsafstand«.

*Stationernes udkørselssignaler er kun delvis i afhængighed af sporskifterne, idet denne afhængighed ved disse anlæg er lagt på stationsbloksignalerne for udkørsel eller togvejssignalerne for udkørsel. Udkørselssignalet kan altså vise »Kør«, selv om sporskifterne i udkørselstogvejen står forkert. Kan togvejssignalet ikke ses fra et holdende togs lokomotiv, skal toget have skriftlig udkørselstilladelse på form. nr. S 102 eller rangeres ud.*

Viser det sig, efter at et udkørselssignal er stillet på »Kør«, at udkørsel ikke kan finde sted fra det pågældende spor, f. eks. fordi et andet tog skal afgå først, kan der foretages en kunstig opløsning af togvejen, hvilket ikke berører linieblokanlægget.

Når *ankomststationen* fra et tog, der holder for »Stop« ved et mellembloksignal, har modtaget anmodning om forholdsordre, skal stationen forholde sig som angivet på side 9 under »Bestemmelser for anvendelse af signal nr. 4 b (»Stop og ryk frem«), hvis dette signal må og kan benyttes.

„Stop“ ved et mellembloksignal



Hvis *ankomststationen* derimod mener, at kørsel på signal nr. 4 b er uhensigtsmæssig — f. eks. som følge af nedbrud af tog — eller hvis signal nr. 4 b ikke kan eller ikke må gives, skal forholdes således:

Den tjenestemand, der modtager den telefoniske henvendelse fra toget, skal ved at sikre sig det holdende togs nummer, udgangsstation og endestation overbevise sig om, at det nærmest forudgående tog er kommet ind på ankomststationen, og — såfremt det drejer sig om andre tog end elektriske — har medført slutsignaler. Derefter giver stationsbestyreren (lederen af kommandoposten) lokomotivføreren (elektroføreren) telefonisk forbikørselstilladelse til at køre forbi det på »Stop« stående signal og eventuelt tillige det eller de påfølgende mellembloksignaler. Det skal udtrykkelig angives, at der skal køres med forsigtighed, og at lokomotivføreren (elektroføreren) skal være forberedt på at kunne standse toget foran enhver hindring indtil ankomststationens indkørselssignal.

Lokomotivføreren (elektroføreren) skal i telefonen gentage denne tilladelse og notere sig navn og stilling for den af stationens personale, han har talt med. For de tog, som holder helt eller delvis ved perron, skal lokomotivføreren (elektroføreren), — forinden han sætter toget i gang, — have modtaget togførerens afgangssignal.

Kan lokomotivføreren (elektroføreren) ikke få telefonisk forbindelse med ankomst- eller afgangstation, underrettes togføreren, der derefter rangerer toget forbi signalet. Toget skal fremføres med forsigtighed til næste signal, hvorfra telefonisk forbindelse med en af nævnte stationer søges opnået.

*Signal nr 4 b* kan kun indstilles ved *ankomststationens medvirken, der kun må foretages:*

Når det efter ankomststationens skøn er sigtbart vejr, d. v. s., når synlighedsafstanden på ankomststationen er mindst 300 m  
*når* strækningen befares som dobbeltsporet, og  
*når* strækningen kun befares af plan- og særtog.

Ankomst- og afgangstation skal inden indførelse af kørsel på signal nr. 4 b træffe aftale om, at der ikke må afsendes tog efter hinanden i pågældende køreretning med mindre tidsafstand end 3 minutter. Afgangstationen må ikke afsende tog, såfremt den er vidende om, at der befinder sig tog i blokafsnittet nærmest afgangstationen.

Bliver ankomststationen opmærksom på, at kørsel på signal nr. 4 b er uhensigtsmæssig — f. eks. som følge af nedbrud af tog — skal ankomststationen straks ophæve denne kørselsform.

Ankomststationen skal i fejljournalen notere årsag til og tidspunkt for påbegyndelse samt tidspunkt for afslutning af kørsel på signal nr. 4 b. Afgangstationen skal derhos i fejljournalen notere, for hvilke tog signal nr. 4 b er givet fra udkørselssignalet samt af hvilken årsag.

*Ved mellembloksignaler benyttes signal nr. 4 b på følgende måde:*

Når *ankomststationen* ringes op fra et tog, der holder for »Stop« ved et mellembloksignal, skal stationen, såfremt den efter den foreliggende situation anser det for sandsynligt, at pågældende signal er i uorden, give lokomotivføreren (elektroføreren) telefonisk forbikørselstilladelse til at køre forbi det på »Stop« stående signal. Det skal udtryk-

Bestemmelser  
for anvendelse  
af signal nr. 4 b  
(„Stop og ryk  
frem“)

kelig angives, at der skal køres med forsigtighed ikke alene i blokafsnittet efter signalet, men også i afsnittet bag det efterfølgende hovedsignal, selv om sidstnævnte signal viser »Kør« eller »Kør igenem«, og at lokomotivføreren (elektroføreren) skal være forberedt på at kunne standse toget foran enhver hindring i disse afsnit. Stationen omlægger derefter de til køreretningen svarende to vippenøgler til stilling: »Stop og ryk frem« på den til linieblokanlægget hørende betjeningstavle. Derved vil signal nr. 1 c for de *efterfølgende tog* i pågældende køreretning ved samtlige mellembloksignaler mellem afgangsstationen og ankomststation ændres til signal nr. 4 b. Det er dog en betingelse, at de efterfølgende tog kører så langt frem, at afstanden til signalet er mindre end 60 m.

Ankomststationen skal ved forespørgsel til standsende tog holde sig underrettet, om disse har fået normal signalgivning. Så snart dette er tilfældet, skal begge vippenøgler først stilles i »Tilbagestilling« og derefter i normalstilling, hvorefter afgangsstationen underrettes.

*Ved udkørselssignaler benyttes signal nr. 4 b på følgende måde:*

Når afgangsstationen ringes op fra et tog, der holder for »Stop« ved et udkørselssignal, eller når afgangsstationen bliver opmærksom på, at udkørselssignalet ikke kan stilles på »Kør«, skal stationen, såfremt den efter den foreliggende situation anser det for sandsynligt, at udkørselssignalet er i uorden, anmode *ankomststationen* om at omlægge de til køreretningen svarende vippenøgler til »Stop og ryk frem«. Herefter betjener *afgangsstationen*

den til udkørselssignalet svarende vippenøgle på betjeningstavlen for linieblokanlægget.

*Signal »Stop og ryk frem« må ved udkørselssignaler kun benyttes, når de for skriftlig udkørselstilladelse fastsatte bestemmelser er opfyldt.*

Når linieblokanlægget er i uorden på en af nedenævnte måder, skal afgangsstationen tillyse kørsel med stationsafstand for pågældende køreretning på den i SR § 48 punkt 2 fastsatte måde:

Tillysning af kørsel med stationsafstand

*når* et udkørselssignal ikke automatisk indtager stillingen »Stop« efter togpassage

*når* et udkørselssignal eller et mellembloksignal forbliver på »Stop«, og signal »Stop og ryk frem« ikke må eller ikke kan gives eller vil være u hensigtsmæssig

*når* to efter hinanden følgende tog må gives telefonisk forbikørselstilladelse ved samme mellembloksignal

*når* et udkørselssignal, et mellembloksignal eller et indkørselssignal er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt

*når det* konstateres, at blokanlæggets strømfor- syning udebliver.

Signaltjenestens personale skal straks underrettes om blokuordenen.

Når kørsel med stationsafstand er etableret som følge af uregelmæssighed ved et udkørselssignal, skal stationen rangere alle tog forbi udkørselssignalet eller give dem skriftlig udkørselstilladelse efter de sædvanlige herom fastsatte bestemmelser eller give toget telefonisk udkørselstilladelse efter de for skriftlig udkørselstilladelse gældende bestemmelser.