

Instruks for automatiske linieblokanlæg på dobbeltsporet bane

A. Almindelige bestemmelser.

1. Instruksen gælder for de i bilaget anførte stræknin-
ger. For øvrige automatiske linieblokanlæg gælder særlige
instrukser. **Instruksens
gyldigheds-
område**

Instruksens bestemmelser for lokomotivførere gælder og-
så for førere af motorvogne og traktorer. Bestemmelserne
for mellembloksignaler gælder også for signaler, der tillige
virker som dækningssignal på fri bane.

2. Alle signaler er daglys-hovedsignaler, der giver oplys-
ning om det efterfølgende hovedsignals stilling. **Signalernes
art**

Mellembloksignalerne er indrettet således, at de, når
betingelserne for at vise »kør« eller »kør igennem« er op-
fyldt, normalt er slukket, men tændes automatisk, når tog
nærmer sig.

Dækningssignaler på fri bane virker tillige som mellem-
bloksignaler.

3. Mellembloksignalerne er benævnt ved firecifrede ken-
dingsnumre, der er anført på skilte ved de til signalerne
hørende signaltelefoner og på blokhytterne. **Signalernes
benævnelse**

4. Stationernes udkørselssignaler er som regel ikke i af-
hængighed af sporskifterne i stationens udkørselsende, idet
sporskifteafhængigheden er lagt på stationsbloksignalet for
udkørsel, togvejssignalet for udkørsel eller perronudkørsels-
signalet. **Særlige forhold
ved udkørsels-
togveje**

Tilbage tagging af en udkørselstogvej, uden at der er af-
sendt tog, medfører ikke uorden i linieblokanlægget.

5. Fra telefoner, der er anbragt ved mellembloksignaler,
opnås forbindelse med ankomststationen, medmindre andet
er anført på opslag ved telefonen. **Signaltelefoner**

Opkald fra en signaltelefon sker ved at løfte mikrotele-
fonen af gaflen. Efter endt samtale skal mikrotelefonen
hænges på gaflen og lågen lukkes.

B. Uregelmæssigheder.

1. Får et tog »stop« fra et mellembloksignal, og er sig-
nalet ikke inden eet minut gået på »kør«, »kør igennem«
eller »stop og ryk frem«, skal lokomotivføreren hurtigst
muligt gå til signaltelefonen og gennem denne anmode an-
komststationen om forholdsordre; hvis telefontilkaldelam-
pen er tændt, skal lokomotivføreren dog straks gå til tele-
fonen. **»Stop« fra et
mellemblok-
signal**

Anmodningen om forholdsordre skal have den i SR § 30, 5 foreskrevne ordlyd.

I en telefonisk forbikørselstilladelse for et eller flere mellembloksignaler, der viser »stop«, skal det udtrykkeligt angives, at der fra hvert sådant signal skal køres med forsigtighed til næste hovedsignal, idet lokomotivføreren skal være forberedt på at standse foran enhver hindring. Hvis et mellembloksignal tillige er dækningsignal på fri bane, må telefonisk forbikørselstilladelse kun gives, såfremt ankomststationen har sikkerhed for, at det af signalet dækkede farepunkt kan passeres, og tilladelsen skal da indeholde oplysning herom.

En lokomotivfører, der modtager telefonisk forbikørselstilladelse for et mellembloksignal, skal gentage stationens melding og sikre sig stilling og navn for den, der afgiver meldingen.

Kan en lokomotivfører, der holder for »stop« ved et mellembloksignal, ikke opnå telefonisk forbindelse med ankomststationen, underrettes togføreren, som derefter rangerer toget forbi signalet. Hvis signalet tillige er dækningsignal på fri bane, skal togføreren rangere toget forbi såvel signalet som farepunktet, idet han forinden skal have sikret sig, at farepunktet kan passeres. Toget skal fremføres med forsigtighed til næste hovedsignal, og underretning om forholdet skal af togføreren afgives på ankomststationen; er toget planmæssigt gennemkørende på denne, skal togføreren give lokomotivføreren ordre til at standse, for at meldingen kan blive afgivet.

Anvendelse af »stop og ryk frem« fra et udkørselssignal eller et mellembloksignal

2. Hvor signalerne »kør« og »kør igennem« ikke kan eller ikke må vises fra et udkørselssignal eller et mellembloksignal, skal signal »stop og ryk frem« benyttes i videst muligt omfang, når begge nedennævnte betingelser er opfyldt:

- a. Sigtharheden skal være så god, at synlighedsafstanden på ankomststationen er mindst 300 m.
- b. Begge spor på banestykket skal være farbare.

Indkobling af »stop og ryk frem« fra et udkørselssignal

3. Såfremt udkørselssignalet skønnes at være i uorden, skal afgangsstationen anmode ankomststationen om at indkoble »stop og ryk frem« for pågældende køreretning. (Nævnte indkobling omfatter desuden samtlige mellembloksignaler på banestykket, jfr. punkt B, 4). Når toget er klar til afgang, foretager afgangsstationen tilsvarende indkobling, hvorefter udkørselssignalet vil vise »stop og ryk frem« i ca. 2 minutter, medmindre udkørselstogvejen tages tilbage forinden. Signalet vil derefter atter vise »stop«. Hvis toget ikke når at passere udkørselssignalet, medens »stop og ryk frem« vises, må afgangsstationen foretage ny indkobling.

4. Såfremt ankomststationen modtager melding fra et tog, der holder for »stop« ved et mellembloksignal, og pågældende signal skønnes at være i uorden, skal stationen give lokomotivføreren telefonisk forbikørselstilladelse som anført i punkt B, 1. Derpå indkobles »stop og ryk frem« for pågældende køreretning. Tog, der nærmer sig et mellembloksignal, som viser »stop«, vil da automatisk få »stop og ryk frem« ca. ¼ minut efter, at togets første aksel har befaret en skinnekontakt ca. 60 m foran signalet. »Stop og ryk frem« vises i ca. 1 minut, hvorefter der atter vises »stop«.
5. Så længe signal »stop og ryk frem« er indkoblet af ankomststationen som foran beskrevet, må afgangstationen ikke afsende tog med kortere tidsafstand end 3 minutter.
6. Tog, der har fået signal »stop og ryk frem« fra et udkørselssignal eller et mellembloksignal, skal holde sig mindst 300 m bag det forankørende tog. Fra denne regel må der kun afviges, såfremt der skal ydes hjælp til et nedbrudt tog, eller såfremt lokomotivføreren for et personbefordrende tog — efter at have bragt toget til standsning — har overbevist sig om, at toget kan bringes frem til et ubesat perronspor.
7. Så længe signal »stop og ryk frem« er indkoblet, skal ankomststationen ved forespørgsel til standsende tog holde sig underrettet om, hvorvidt disse har fået normal signalgivning fra samtlige mellembloksignaler på banestykket. Så snart dette har været tilfældet for eet tog, og afgangstationens udkørselssignal også er i orden, skal ankomststationen udkoble »stop og ryk frem«, hvorefter afgangstationen underrettes.
8. Når »stop og ryk frem« anvendes fra et udkørselssignal eller et mellembloksignal, skal årsagen hertil samt tidspunkterne for pågældende kørsels begyndelse og afslutning anføres i stationernes fejljournaler. For udkørselssignaler anføres tillige, hvilke tog signalet har været benyttet for.
9. Når linieblokanlægget er i uorden på en af de nedenævnte måder, skal afgangstationen tillyse kørsel med stationsafstand for pågældende køreretning på den i SR § 48 fastsatte måde:

Indkobling af »stop og ryk frem« fra et mellembloksignal

Tidsafstand for togene

Togenes fremførelse for »stop og ryk frem«

Udkobling af »stop og ryk frem« fra udkørselssignaler og mellembloksignaler

Stationernes fejljournaler

Kørsel med stationsafstand

Når et udkørselssignal ikke automatisk indtager stillingen »stop« efter togpassage,

når et udkørselssignal eller et mellembloksignal forbliver på »stop«, og anvendelsen af »stop og ryk frem« ikke er mulig eller ikke er tilladt eller skønnes at være uhensigtsmæssig,

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

Når kørsel med stationsafstand er etableret som følge af uregelmæssighed ved et mellembloksignal, giver afgangstationen alle tog skriftlig forbi kørselstilladelse på form. nr. S 101 (jfr. SIR bilag 6) til at køre forbi det eller de i uorden værende mellembloksignaler uanset disses stilling. Hvis et mellembloksignal tillige er dækningssignal på fri bane, må skriftlig forbi kørselstilladelse for pågældende signal kun gives, såfremt afgangstationen har sikkerhed for, at det af signalet dækkede farepunkt kan passeres.

Nævnte skriftlige tilladelse, der kun må gives af afgangstationen gældende til næste togfølgestation, afgives til togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den overleverer den til lokomotivføreren. For planmæssigt gennemkørende tog, der ikke skal standses på stationen, sker afleveringen dog direkte til lokomotivføreren under anvendelse af »lille signalgivning«.

Hvis et standsende tog — efter at have fået skriftlig forbi kørselstilladelse — får »kør« eller »kør igennem« ved samtlige mellembloksignaler på pågældende banestykke, skal lokomotivføreren snarest meddele dette til ankomststationen.

Tillysning af kørsel med blokafstand

10. Når der er tillyst kørsel med stationsafstand, og ankomststationen har fået melding om, at samtlige mellembloksignaler på banestykket har vist »kør« eller »kør igennem« mod et tog, 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 derpå kørsel med blokafstand ved følgende telegram til ankomststationen: »Kørsel med blokafstand på højre spor fra til genoptages«.

Afgivelse af fejlmeldinger

11. Signaltjenestens personale skal straks underrettes om enhver uregelmæssighed ved linieblokanlægget.

Bilag.

Instruksen gælder for følgende strækninger:

Valby—Hvidovre Nær (nærtrafiksporene).

Østerport—Hellerup (nærtrafiksporene).

Hellerup—Holte.

M 367/54 Val. 52 (for - - -)

Generaldirektoratet, i november 1953.