

DANSKE STATSBANER

2. Distrikt.

**MIDLERTIDIG**  
**signalbeskrivelse**  
og  
**instruktion**  
for  
**signal- og sikringsanlægget**  
paa  
**Aarhus H station**

Hertil signalplan for Aarhus H, tegning  
G. nr. 1245



DANSKE STATS BANER

2. Distrikt.

**MIDLERTIDIG**  
**signalbeskrivelse**  
og  
**instruktion**  
for  
**signal- og sikringsanlægget**  
paa  
**Aarhus H station**

Hertil signalplan for Aarhus H, tegning  
G. nr. 1245

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
1) Signalposter .....	3
2) Sporskifter .....	3
3) Sporisoleringer .....	4
4) Dværgsignaler .....	4
5) Hovedsignaler .....	13
6) Hovedtogveje .....	15
7) Fremskudte signaler .....	17
8) Togvejssignaler .....	17
9) Rangersignaler og deres repetersignaler .....	18
10) Sikring af traktorvejen .....	20
11) Repetersignaler i perronhallen .....	21
12) Stopmærker .....	22
13) Togafgangssignal .....	22
14) Lokomotivernes (motorvognes) fremførsel på dværgsignal .....	22
15) Tilkaldelse af signaltjenestens vagt .....	23

Anlægget omfatter følgende signalposter:

- |        |  |  |  |  |
|--------|--|--|--|--|
| Post I | ved Hammelbanebroen.                     |  |  |  |
| „ II   | „ 1. rangerryg.                          |  |  |  |
| „ III  | „ 2. „                                   |  |  |  |
| „ IV   | „ godsafgangssporene (for tiden aflyst). |  |  |  |
| „ V    | „ Frederiksbroen.                        |  |  |  |
| „ VI   | „ på østlige stationsplads.              |  |  |  |
| „ M    | „ ved godsankomstsporene.                |  |  |  |

1. Signalposter.

Heraf er post II og III rene rangerposter, der ikke vedrører togvejene og disses indstilling og afvikling.

Fungerkioskerne på perronerne I, II og III medvirker ved frigivning m. m. af indkørselstogvejene, men betjener ikke signaler eller sporskifter.

De på signalplanen G. nr. 1245 nummererede sporskifter er centralbetjente. Af nummereringen fremgår, fra hvilken post og med hvilket håndtag sporskiftet (eller sporskifterne) betjenes. Således betjenes sporskifte 607 fra post VI med håndtaget i felt 7. Hvor to sporskifter betjenes med samme håndtag fra centralapparatet (koblede sporskifter), forsynes det af sporskifterne, der ligger længst mod vest, med indeks a og det sporskifte, der ligger længst mod øst, med indeks b, f. eks. 538 a og 538 b. Begge sporskifter betjenes ved omlægning af håndtaget i felt 38 i centralapparatet i post V. Sporskifte 538 a ligger længst mod vest og sporskifte 538 b længst mod øst. Samt-

2. Sporskifter.



lige betjente sporskifter er *sikret mod utidig omstilling* ved sporisoleringer.

Sporskifterne er forsynet med *sporskiftelygter* i det omfang, der er angivet på signalplanen.

Under Hensyn til, at der ikke ved sporskifterne under post I og post V's områder findes nogen opskæringskontrol (f. eks. ved overbrænding af en sikring) ved opskæring af sporskifter, må iagttages, at denne undladelse ikke fritager betjeningspersonalet (subsidiært signaltjenestens personale) for pligten til at efterse opskårne sporskifter, og dette eftersyn skal finde sted inden der påny indstilles hoved- eller rangertogvej gennem det pågældende sporskifte.

Rangerpersonalet må derfor straks underrette signalposten, såfremt et sporskifte under disse områder skulle blive kørt op.

3 *Sporisolerin-* Anlægget er forsynet med sporisoleringer i det på signalplanen angivne omfang.  
*ger.*

4. *Dværg-* Dværgsignaler forefindes i det på signalplanen angivne omfang. Et dværgsignal er betegnet med bogstavet D i forbindelse med et 3-cifret tal samt bogstavet h eller v, hvoraf fremgår, fra hvilken post og med hvilket håndtag dværgsignalet betjenes. D 533 h angiver således, at dværgsignalet stilles på „forbikørsel tilladt“ eller „forbikørsel tilladt med forsigtighed“ ved omlægning af håndtag i felt 33 i post V til højre. Såfremt der efter betegnelsen er tilføjet endnu et bogstav (a, b eller c), betyder dette, at flere dværgsignaler betjenes ved samme håndtagsbevægelse. Hvilket af dværgsignalerne, som ved håndtagets omlægning viser et af kørsignalerne, vil i så tilfælde afhænge af sporskiftetillingen. Såfremt der efter eller under betegnelsen i parentes er angivet en håndtagsbevægelse efterfulgt af bogstavet u f. eks. (529

h u) betyder dette, at den angivne håndtagsbevægelse vil stille det pågældende dværgsignal på „dværgsignalet ubetjent“.

Ud over det i S I R om dværgsignaler anførte skal i øvrigt bemærkes:

a) Under togindkørsel for hovedsignal i kørstilling skal dværgsignalerne i togvejen vise „forbikørsel tilladt“ for alle tog fra Langaa, Skanderborg og Odder. Ved Afgivelser herfra skal toget hurtigst muligt bringes til standsning.

Ved indstillet togvej: indkørsel fra Ryomgaard spor 5 eller 6 viser dværgsignalet D 549 v henholdsvis D 555 v „forbikørsel forbudt“. Dværgsignalet træder her i stedet for stopmærke for indkørende tog (signal nr. 108). Bag dværgsignalet er sporskifte 560 henholdsvis 556 stillet til afløb,

b) Under togudkørsel for hovedsignal i kørstilling skal dværgsignalerne i togvejen vise „forbikørsel tilladt“ — jfr. dog det nedenfor under afsnit p anførte om det på østlige stationsplads anbragte dværgsignal.

Undtaget fra denne regel er dværgsignalerne D 543 v, D 545 v, D 547 v, D 549 v, D 553 v, D 555 v, D 569 v og D 573 v, der alle ved togafgang kan stå i „forbikørsel tilladt med forsigtighed“, såfremt toget betræder de bag dværgsignalet værende sporisoleringer. Dersom dette er tilfældet, må dværgsignalet passeres i denne stilling. Er toget derimod helt fri af de nævnte sporisoleringer, må dværgsignalet kun passeres i stillingen „forbikørsel tilladt“.

Dette forhold skal såvel stationsbestyreren som lokomotivføreren have opmærksomheden særlig henvendt på.

c) I) Ved telefonisk indkørselstilladelse henholdsvis under indrangering af tog gælder bestemmelserne i togplan 9 d.

II) Under Udrangering af tog gælder samme for-

hold som ved indrangering af tog, idet dog dværgsignalerne D 543 v, D 545 v, D 547 v, D 549 v, D 553 v, D 555 v, D 569 v og D 573 v nødvendigvis må vise signal „forbikørsel tilladt med forsigtighed“, såfremt toget ved udrangeringens påbegyndelse helt eller delvis holder ind i de bag om pågældende dværgsignaler værende isolerede sporsektioner — jfr. foranstående punkt b.

III) Indrangering af tog eller udrangering af tog må under ingen omstændigheder finde sted forbi dværgsignaler, der viser signal „forbikørsel forbudt“, med mindre de i togvejen liggende sporskifter — med evt. dækningsporskifter — i forvejen er efterset i overensstemmelse med bestemmelserne i efterfølgende punkt 1, samt for alle modgående sporskifters vedkommende er aflåset med hængelås, og endelig, at der foreligger særlig tilladelse fra stationsbestyreren til sådan indrangering henholdsvis udrangering — jfr. S. R. § 30. *Bevægelsen skal da foregå med særlig stor forsigtighed*, og lokomotivføreren skal være beredt til at standse, ifald der er hindring i togvejen.

d) Dværgsignalerne skal respekteres af og gælder for alle rangerbevægelser i de paagældende områder.

Dværgsignalerne skal iagttages umiddelbart før enhver fremrykning. Bliver personalet optaget af forhold, der afleder opmærksomheden fra dværgsignalet, og som medfører, at fremrykning ikke straks finder sted, er det personalets ufravigelige pligt påny at overbevise sig om dværgsignalets stilling umiddelbart forinden fremrykningen finder sted. En overtrædelse af disse bestemmelser kan medføre de alvorligste følger for togsikkerheden og rangersikkerheden.

Signalerne „forbikørsel tilladt“ eller „forbikørsel tilladt med forsigtighed“ skal opfattes som en fra signalposten givet ordre til fremrykning, hvilken derefter skal iværksættes hurtigst muligt efter, at ran-

gerlederen er færdig til fremrykning og har givet signal for bevægelse.

Det er de pågældende lokomotivføreres pligt, uanset rangerlederens signal for bevægelse, at respektere dværgsignalerne fuldt ud, idet passage forbi et dværgsignal i stop — for så vidt ikke særlig tilladelse foreligger — kan få de alvorligste følger for togsikkerheden og rangersikkerheden.

e) Det er forbudt at stødrangere forbi dværgsignaler, undtagen når disse viser „dværgsignalet ubetjent“.

I nedennævnte tilfælde bringes visse dværgsignaler i stillingen „dværgsignalet ubetjent“, og stødrangering kan derefter etableres.

Ønskes tilladelse til stødrangering, er fremgangsmåden den, at rangerlederen gennem en af pladstelefonerne retter anmodning herom til post I henholdsvis post V, og stødrangeringen må først paabegyndes, når rangerlederen har overbevist sig om, at pågældende dværgsignaler er bragt i stillingen: „dværgsignalet ubetjent“.

Når stødrangeringen er tilendebragt, skal rangerlederen underrette signalposten herom, hvorefter dværgsignalerne bringes tilbage i normalstillingen.

Ønsker signalposten at bringe dværgsignalerne tilbage i normalstillingen, forinden stødrangering er tilendebragt, må signalposten kalde rangerlederen til nærmeste telefon og instruere ham om grunden hertil og meddele ham nærmere forholdsordre om, hvorledes rangerlederen skal forholde sig.

1) Stødrangering fra signal D 135 h ned mod sporene 402, 403, 404.

Signalerne D 135 v c, D 135 h, D 137 v a, D 137 v b og D 137 h bringes i stillingen: „dværgsignalet ubetjent“ af post I — alle på een gang. Sålænge signa-



lerne er i denne stilling, er sporskifterne 118, 128, 132 bundet i plus og 134 bundet i minus, medens sporskifterne 136 og 138 frit kan omstilles fra post I.

I tilfælde, hvor et sporskiftehåndtag ikke kan lægges helt over, må håndtaget ikke straks lægges tilbage, da der herved skabes mulighed for afsporing, såfremt rangerlederen har bemærket den nye sporskiftestilling og givet signal for kørsel.

Rangerpersonalet må på sædvanlig måde kontrollere stillingen af sporskifterne 136 og 138, hvorfor disse er forsynede med omdrejelige lygter.

2) Stødrangering ned mod personvognsristen.

I) Fra rangerhovedet, der udgår fra sporskifte 514 a, Signalerne D 517 h og D 517 u kan vise „dværghsignalet ubetjent“, og dette binder sporskifte 514 i plus.

II) Fra spor 700; med sporstykket 514 b til signal D 537 h som rangerhoved.

Signalerne D 517 h og D 513 v kan vise „dværghsignalet ubetjent“, og dette binder sporskifte 506 i minus, sporskifte 512 i plus, sporskifte 514 i minus og sporskifte 516 i plus.

III) Fra spor 700; med sporstykket 514 b til signal D 539 h som rangerhoved.

Signalerne D 517 h, D 513 v, D 537 v og D 537 h kan vise „dværghsignalet ubetjent“, og dette fastholder sporskifterne 506, 512, 516, 524, 528, 530 og 538, alle i plus samt sporskifte 514 i minus, medens sporskifte 532 kan være enten i plus eller minus.

f) Følgende dværghsignaler: D 511 h a, D 513 h, D 515 v, D 517 h, D 525 h a, D 531 h, D 537 h, D 539 h, D 543 v, D 545 v, D 547 v, D 549 v, D 563 v, D 555 v og D 573 v er indrettet for automatisk overgang fra „forbikørsel tilladt“ henholdsvis „forbikørsel tilladt med forsigtighed“ til „forbikørsel forbudt“ og kan først påny vise et af kørsignalerne ved betjening af det på-

gældende håndtag i signalposten. Denne automatiske overgang til stopsignal finder for D 511 h a's vedkommende sted, når den nærmest bag dværghsignalet liggende sporisolering bliver besat, medens den for de øvrige dværghsignalers vedkommende finder sted, når den nærmest bag dværghsignalet liggende sporisolering bliver forladt.

g) Opmærksomheden henledes særligt på bestemmelserne i S I R side 63, hvorefter det er forbudt to tæt efter hinanden følgende rangertræk, lokomotiver e. l. at passere et dværghsignal på samme kørtilladelse. De efterfølgende rangertræk (maskine m. v.) må ikke køre frem, førend det er iagttaget, at dværghsignalet har indtaget stillingen „forbikørsel forbudt“ og påny viser et af kørsignalerne.

h) For at opnå den bedst mulige samvirken mellem pladspersonalet og signalposterne er der såvel i post I's område som i post V's område etableret telefoner med forbindelse til signalposten som vist på signalplanen.

Almindeligvis ved signalposten, hvilke rangerbevægelser der skal foretages, og indstiller i overensstemmelse hermed de fornødne rangertogveje. Forsåvidt der skal foregå rangerbevægelser, der ikke forud er kendt af signalposten, må rangerlederen gennem nærmeste telefon kalde posten og søge den fornødne rangertogvej indstillet.

Viser det sig, at der opstår misforståelse om, hvor rangerbevægelsen skal hen, og således at der indstilles en anden rangertogvej end forudsat, må der ikke standses midt i rangertogvejen med påfølgende tilråb til posten og eventuelt kludren med tilbagegående bevægelse uden kørsel på dværghsignal.

Den eengang påbeyndte rangerbevægelse skal fuldføres, indtil der findes dværghsignal at vende tilbage

på, og personalet må om fornødent gennem nærmeste telefon få fejlen berigtiget — jfr. dog punkt n.

Hvor en rangerbevægelse skal vende tilbage på dværghandtag, opstillet ved krydsningssporstifte, må det iagttages, at sidste hjulaksel kommer fri af krydsningssporstiftets isolering.

j) De i posterne I og V's områder opstillede rangergrænsemærker (signal nr. 107) danner den absolute grænse for fremrykningstilladelse på dværghandtag, og disse mærker må under ingen omstændigheder passeres af rangerbevægelser uden efter særlig tilladelse fra pågældende signalpost.

Dværghandtagets forbikørselstilladelse ned i hovedsporene 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 7 gælder for rangerbevægelser kun til fungekioskerne, og viderekørsel skal ske som almindelig rangering på østlige plads.

Rangerbevægelser fra den østlige stationsplads (post VI's område) ind i hovedsporene 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 7 må ikke passere fungekioskerne. For gennemgående rangerbevægelser til post V's område retter post VI henvendelse til post V for at få oplyst, hvilket spor der må benyttes, og underretter derefter rangerlederen. Kan posten ikke få forbindelse med rangerlederen, skal denne gennem telefonerne ved traktorvejen eller anden telefon indhente post V's tilladelse. I omvendt retning retter post V henvendelse til post VI.

k) Maksimal rangerhastighed på dværghandtag „forbikørsel tilladt med forsigtighed“ udgør 15 km/t.

l) Tilladelse til at gå forbi et dværghandtag i stopstilling (jfr. bemærkningerne til signal nr. 21 i signalreglementet) må kun finde sted, når dværghandtaget på grund af fejl i sikringsanlægget eller på grund af sne e. l. ikke kan stilles på „forbikørsel tilladt med forsigtighed“ henholdsvis „forbikørsel tilladt“, og da først ifølge ordre fra lederen af kommandoposten

(post V) efter at tilsvarende sporskifter er eftersat og fornødent sikrede.

Bestemmelsen om eftersyn og sikring er at forstå således, at posten skal overbevise sig om, at sporskiftehåndtagene ligger i rigtig stilling for pågældende rangerbevægelse, og at kontrolglasset over sporskiftehåndtagene er hvidt. I dette tilfælde må sporskifterne siges at være eftersat og fornødent sikrede.

Er derimod kontrolglasset rødt, kan man intet vide om tungernes stilling, og sporskiftet eller sporskifterne skal i dette tilfælde efterses i marken, og den tilliggende tunge i modgående sporskifter aflæses med hængelås.

m) Det indskræpes signalposterne, hvis et dværghandtag undtagelsesvis på grund af fejlindstilling skal tages tilbage, da kun at tilbagelægge signalhåndtaget til 45 °, hvorved dværghandtaget stilles på „forbikørsel forbudt“, men den ved aflåsningen skabte sikkerhed bevares. Signalhåndtaget skal derefter forblive i 45 ° stillingen, indtil posten har overbevist sig om, at det fra kørstilling til stopstilling ændrede signal er opfattet og respekteret af pågældende rangertræk (maskine, motorvogn o. l.).

Såfremt signalposten ikke kan få telefonisk eller mundtlig forbindelse med rangerlederen henholdsvis lokomotivføreren for at sikre sig, at dværghandtagets overgang fra kørstilling til stopstilling er respekteret, må en ventetid på 3 minutter betragtes som tilstrækkelig tid til at fastslå, at det ændrede signal er opfattet og respekteret.

n) Enhver påbegyndt rangerbevægelse skal fuldføres så langt, at en eventuelt tilbagegående bevægelse kan ske på dværghandtag. Fra denne almindelige regel gives dog enkelte undtagelser, f. eks. hvor en rangerbevægelse foregår ind til belemret spor for af-



sætning af vogne eller afhentning af vogne. Det vil i sådanne tilfælde være urigtigt at forlange togstammen trykket tilbage blot for at opnå at få et dværgsignal umiddelbart foran rangertrækket for tilbagegående bevægelse. Sådant tilbagerykning er ikke nødvendig, når rangerlederen nøje overvåger, at det bag rangertrækkets forreste ende (regnet i den påtænkte bevægelsesretning) liggende dværgsignal viser kørsignal.

Det er signalpostens pligt at sørge for den fornødne signalgivning for sådan tilbagegående bevægelse, og det er rangerlederens pligt i de tilfælde, hvor der ikke holdes umiddelbart foran et dværgsignal, da at overbevise sig om, at det bag rangertrækkets forreste ende (regnet i den påtænkte bevægelsesretning) beliggende dværgsignal viser kørsignal. Det kan medføre den alvorligste fare for rangeruheld, om der udvises forsømmelse i så henseende, idet der nemlig da ikke haves sikkerhed for, at de mellem foranliggende dværgsignal og rangertrækket beliggende sporskifter er sikret, ligesom der heller ikke haves sikkerhed mod fjendtlige rangerbevægelser.

o) Opmærksomheden henledes på, at dværgsignaler anbragt ved krydsningssporskifter gælder for begge sporgrene. Et rangertræk, der skal foretage tilbagegående bevægelse (vende) på et sådant signal, må kun passere signalet så meget, at sporisoleringen, hvorved signalet er anbragt, lige netop frigøres. Fjerner rangertrækket sig for langt fra det signal, der skal rangeres tilbage paa, således at den tilbagegående bevægelse altså ikke har et dværgsignal umiddelbart foran sig, skabes mulighed for, at dværgsignalet kan indstilles for kørsel fra den anden sporgren, og det kan ikke af dværgsignalet ses, hvilken sporgren signalet gælder for. Når blot foran anførte regel om et dværgsignal umiddelbart foran trækket nøje over-

holdes, er enhver mulighed for fejl opfattelse af signalgivningen udelukket.

p) På østlige stationsplads er t. h. for togvejssporet spor 5/6 — Ryomgaard (set fra perronerne) og foran sporskifte 633 b opstillet et dværgsignal, der udelukkende er i afhængighed af sporskifte 633 b på en sådan måde, at dværgsignalet viser „dværgsignalet ubetjent“, når nævnte sporskifte står i plusstilling, medens det viser „forbikørsel forbudt“, når sporskiftet står i minusstilling. Dette dværgsignal kan ikke vise andre signalbilleder.

Hovedsignalerne er dels udformet som armsignaler, dels som dagslyssignaler, hvilket nærmere fremgår af signalplanen. 5. Hovedsignaler.

Et hovedsignal er betegnet med bogstavet H i forbindelse med et eller flere trecifrede tal samt bogstavet h eller v (eller begge), hvoraf fremgår fra hvilken post og med hvilket (eller hvilke) håndtag hovedsignalet betjenes. H 111 v/h angiver således, at hovedsignalet stilles i kørsstilling (kørigennemstilling) ved omlægning af håndtag i felt 11 i post I til venstre eller højre.

Angående hovedsignalernes nærmere placering bemærkes:

H 111 v/h for tog fra Langaa er opstillet ca. 300 m uden for yderste sporskifte mod Langaa t. h. for sporet. Signalet er forsynet med *retningsviser*, og der er ved signalet etableret *indrangeringstelefon med telefontilkaldelampe* (i forbindelse med post V).

H  $\frac{101 \text{ v/h}}{123 \text{ v}}$  (Kongsvang) for tog fra Skanderborg er opstillet på signalbro ca. 550 m foran sporskifte 102. Signalet er forsynet med *retningsviser*, og der er ved signalet etableret *indrangeringstelefon med telefontilkaldelampe* (i forbindelse med post V).

H 113 h for tog fra godsankomstsporet er opstillet



ca. 100 m foran sporskifte 108 og t. h. for sporet. Ved signalet er etableret *indrangeringstelefon med telefontilkaldelampe* (i forbindelse med post V).

H 105 h og H 109 v for tog fra rangerbanegården til Skanderborg henholdsvis Langaa er opstillet som et 2-grenet gaffelsignal ca. 35 m foran sporskifte 112 b.

H 105 v for tog fra perronsporene gennem post I til Skanderborg er opstillet ca. 1000 m foran sporskifte 106.

H 113 v for tog fra perronsporene gennem post I til Langaa er opstillet ca. 675 m foran sporskifte 112 a.

H 523 h og H 563 h for tog fra Skanderborg henholdsvis Odder til perronsporene er opstillet til højre for hver sit spor ca. 510 m foran sporskifte 534 a. Signalerne er forsynet med *retningsviser*, og der er ved signalerne etableret *indrangeringstelefon med telefontilkaldelampe* (i forbindelse med post V).

H 521 h for tog fra Langaa til perronsporene er opstillet ca. 250 m foran sporskifte 522 a. Signalet er forsynet med *retningsviser*, og der er ved signalet etableret *indrangeringstelefon med telefontilkaldelampe* (i forbindelse med post V).

H 519 v for udkørsel fra perronsporene til Skanderborg er opstillet til højre for sporet og umiddelbart udenfor spsk. 530 a.

H 519 h for udkørsel fra perronsporene til Langaa er opstillet til højre for sporet umiddelbart udenfor sporskifte 524 a.

H 563 v for udkørsel til Odder er opstillet til højre for sporet for enden af perron III.

H 624 v, H 624 h, H 625 h for udkørsel til Ryomgaard fra sporene 3, 5, henholdsvis 6 er opstillet på signalbroen over Grønlandsbroen, set fra venstre i den nævnte rækkefølge og set fra perronerne.

H 626 v/h for tog fra Ryomgaard til perronsporene er opstillet som midterste signal i et 3-grenet gaffelsignal bag gaden Mindet.

Samtlige indkørselstogveje til Aarhus H. og rangerbanegården, herunder godsankomstsporet, er far- 6. *Hovedtogveje.*  
lige.

Anlægget giver mulighed for at indstille følgende hovedtogveje:

- 1) signal 101 v/h/ 123 v (Kongsvang).
  - a) Gennemkørsel til Aarhus H (lodret retningsviser).
  - b) Gennemkørsel til rangerbanegården (retningsviser afvigende til venstre). Efterfølgende indkørselssignal H 113 h må forventes at vise „kør“.
  - c) Indkørsel til godsankomstsporet (retningsviser afvigende til venstre). Efterfølgende indkørselssignal H 113 h må påregnes at vise „stop“.
- 2) Signal H 105 v.  
Gennemkørsel for tog fra Aarhus H til syd.
- 3) Signal H 105 h.  
Udkørsel fra rangerbanegården for tog til syd.
- 4) Signal H 109 v.  
Udkørsel fra rangerbanegården for tog til nord.
- 5) Signal H 111 v/h.
  - a) Gennemkørsel til Aarhus H (lodret retningsviser).
  - b) Indkørsel til rangerbanegården (retningsviser afvigende til venstre). Signalet suppleres med togvejssignalerne T 125 h, T 127 v og T 127 h for indkørsel på hvert af togvejsporene 405, 406, henholdsvis 407.
- 6) Signal H 113 v.  
Gennemkørsel for tog fra Aarhus H til nord.

- 7) Signal H 113 h.  
Indkørsel fra godsankomstsporet til rangerbane-  
gården. Signalet suppleres med togvejssignaler-  
ne T 125 h, T 127 v og T 127 h for indkørsel  
på hvert af togvejssporene 405, 406 henholds-  
vis 407.
- 8) Signal H 519 v.  
Udkørsel fra Aarhus H mod syd.  
Signalet suppleres med togvejssignaler saaledes:  
a) for udk. fra spor 1 — togvejssignal T 519 v<sub>1</sub>.  
b) - - - - 2 — - T 519 v<sub>2</sub>.  
c) - - - - 3 — - T 519 v<sub>3</sub>.
- 9) Signal H 519 h.  
Udkørsel fra Aarhus H mod nord.  
Signalet suppleres med togvejssignaler saaledes:  
a) for udk. fra spor 4 — togvejssignal T 519 h<sub>4</sub>.  
b) - - - - 5 — - T 519 h<sub>5</sub>.  
c) - - - - 6 — - T 519 h<sub>6</sub>.
- 10) Signal H 521 h.  
a) Indkørsel til spor 1 (retningsviser afvigende  
til venstre).  
b) - - - - 2 (retningsviser lodret).  
c) - - - - 3 (retningsviser afvigende  
til højre).
- 11) Signal H 523 h.  
a) Indkørsel til spor 4 (retningsviser afvigende  
til venstre).  
b) - - - - 5 (retningsviser lodret).  
c) - - - - 6 (retningsviser afvigende  
til højre).
- 12) Signal H 563 v.  
Udkørsel fra Aarhus H. mod Odder fra spor 7.
- 13) Signal H 563 h.  
a) Indkørsel fra Odder til spor 7 (retningsviser  
lodret).

- b) Indkørsel fra Odder til spor 7 a (retningsvi-  
ser afvigen-  
de til højre)
- 14) Signal H 624 v.  
Udkørsel mod Ryomgaard fra spor 3.
- 15) Signal H 624 h.  
Udkørsel mod Ryomgaard fra spor 5.
- 16) Signal H 625 h.  
Udkørsel mod Ryomgaard fra spor 6.
- 17) Signal H 626 v/h.  
Indkørsel fra Ryomgaard til Aarhus H. spor 5  
eller 6.

Hovedsignalerne H 111 v/h, 101 v/h 123 v, H 113 h. 7. Frem-  
H 521 h, H 523 h og H 563 h er suppleret med frem- skudte  
skudte signaler, som er anbragt ca. 800 m foran til- signaler.  
svarende hovedsignaler. Det fremskudte signal for  
H 113 h er dog anbragt ca. 400 m foran hovedsignalet.  
Det fremskudte signal for H 101 v/h 123 v er anbragt  
på en signaludlægger og har den for forgrenede gen-  
nemkørselstogveje gældende specielle form.  
De fremskudte signaler betegnes med bogstavet F  
og iøvrigt som tilsvarende hovedsignaler.

Et togvejssignal er betegnet med bogstavet T i for- 8. Tog-  
bindelse med et 3-cifret tal samt bogstavet v eller h vejs-  
(eventuelt tillige med et spornummer), hvoraf frem- signaler.  
går fra hvilken post og med hvilket håndtag, signalet  
betjenes. T 519 h<sub>4</sub> angiver således, at signalet stilles  
på „togvejen farbar for tog“ ved omlægning af hånd-  
taget i felt 19 i post V til højre i forbindelse med be-  
tjening af en tovejsvælgerkontakt for spor 4.  
T 125 h, T 127 v og T 127 h er opstillet som et 3-  
grenet gaffelsignal ca. 30 m foran sporskifte 126 a og



i den nævnte rækkefølge fra venstre set fra post I. Signalerne gælder for indkørsel på spor 405, 406 henholdsvis 407, idet de supplerer hovedsignalerne H 111 v og H 113 h.

T 519 v<sub>1</sub>, T 519 v<sub>2</sub>, T 519 v<sub>3</sub>, T 519 h<sub>4</sub>, T 519 h<sub>5</sub> og T 519 h<sub>6</sub> er opstillet på linie for enden af perronerne til højre for hver sit spor, og supplerer hovedsignalerne H 519 v henholdsvis H 519 h.

9. *Ranger-signaler og deres repeter-signaler.* Et rangersignal er betegnet med bogstavet R i forbindelse med et 3-cifret tal samt bogstavet v eller h, hvoraf fremgår fra hvilken post (her udelukkende post VI) og med hvilket håndtag rangersignalet betjenes. R 644 v angiver således, at rangersignalet stilles på „rangering tilladt“ ved omlægning af håndtaget i felt 44 i post VI til venstre.

Et repetersignal for rangersignal (eller hovedsignalet H 626 v/h) er betegnet med bogstavet S og iøvrigt som det eller de tilsvarende rangersignal(er) (hovedsignal).

Et repetersignal må ikke passeres af rangertræk, når det viser blåt lys.

R 644 v, R 646 v, R 647 v og R 648 v er anbragt på signalbroen over Grønlandsbro i den nævnte rækkefølge og til højre for de ovenfor nævnte hovedsignaler.

Signalerne gælder som følger:

R 644 v for rangertogs nedkørsel ad forbindelsessp. I (til nordre havn).

R 646 v for rangertogs nedkørsel ad forbindelsessp. II (til søndre mole).

R 647 v for rangertogs nedkørsel ad forbindelsessp. III (til Østhavnen).

R 648 v for rangertogs nedkørsel ad forbindelsessp. IV (til Sydhavnen).

R 644 h og R 645 v er anbragt på et 3-grenet gaffelsignal, henholdsvis til venstre og højre for det under afsnittet „Hovedsignaler“ nævnte signal H 626 v/h.

Set fra nordre havn gælder signalerne som følger:

1. Signalet længst til venstre (R 645 v) for rangertogs kørsel ad forbindelsesspor V (til Sydhavnen).
2. Signalet længst til højre (R 644 h) for rangertogs opkørsel ad forbindelsesspor I (til Aarhus H.).

R 646 h er opstillet ved Dampmøllen umiddelbart foran skæringen mellem forbindelsessporene II og V og til *venstre* for forbindelsesspor II og gælder for rangertogs opkørsel ad forbindelsesspor II (til Aarhus H.).

R 647 h er opstillet umiddelbart foran skæringen mellem forbindelsessporene III og V til *venstre* for forbindelsesspor III. Signalet gælder for rangertogs opkørsel ad forbindelsesspor III (til Aarhus H.).

R 648 h og R 645 h er opstillet side om side foran Havnevej.

Signalet længst til venstre (R 648 h) gælder for rangertogs opkørsel ad forbindelsesspor IV (til Aarhus H.).

Signalet længst til højre (R 645 h) gælder for rangertogs kørsel ad forbindelsesspor V (til Nordhavnen).

Disse 2 signaler repeteres henholdsvis ved repetersignalerne S 648 h og S 645 h, der er anbragt på en mast ved gødningskompagniet, men kun når et af signalerne indstilles til „rangering tilladt“.

Signalerne S (626 v/h, 644 h) og S (646 h, 647 h, 648 h) (underretningssignaler) er opstillet som et 2-grenet gaffelsignal ud for post VI på modsat side af sporene.

Når et af signalerne viser blåviolet lys, må signalet ikke passeres i retning mod havnen.

Signalet længst til venstre (set fra perronen) er

mrk. S (626 v/h, 644 h) og angiver, om der er indstillet togvej fra havnepladserne ad forbindelsesspor I (fra Ryomgaard eller fra nordre havn).

Signalet længst til højre (set fra perronen) er mrk. S (646 h, 647 h, 648 h) og angiver, om der er indstillet togvej fra havnepladserne ad forbindelsesspor II (fra søndre mole), III (fra Østhavnen), eller IV (fra Sydhavnen).

10. Sikring af traktorvejen. Til sikring af færdselen ad traktorvejen (umiddelbart øst for hovedbygningen) mod togbevægelser, der skærer traktorvejen, er der langs denne for hvert spor anbragt et lyssignal, der, når det lyser, viser en lodret kort hvid stribe.

Disse lyssignaler er normal slukkede og tillader da fri passage ad traktorvejen over det spor, signalet dækker.

Når et signal er tændt, tilkendegiver dette, at det for færdselen ad traktorvejen kan være forbundet med fare at passere det spor, signalet dækker.

I hvert lyssignal er der anbragt 2 lamper, der brænder parallelt, og på den belyste sportavle i post V er der anbragt en række tableaulamper (een for hvert signal), der lyser, når begge lamper i signalet er tændt, men som kun brænder svagt, hvis den ene lampe brænder over.

Betjeningspersonalet i post V må være agtpågivende overfor disse tableaulamper og ved mindste uregelmæssighed tilkalde signaltjenestens stedlige vagt.

Et lyssignal tændes, når toget kører ind i det pågældende spor i den vestre ende af perronerne og brænder i ca. 4 min. hvorefter det atter slukkes.

Lyssignalet for spor 5 eller 6 tændes desuden ved indkørsel fra Ryomgaard til det pågældende spor,

når toget kører ind i forbindelsesspor I, og brænder i ca. 4 min., hvorefter det atter slukkes.

Lyssignalet for spor 3, 5 eller 6 tændes desuden, når der er stillet udkørsel til Ryomgaard fra det pågældende spor. Det brænder mindst i ca. 4 minutter, men slukker dog ikke, førend toget helt har passeret traktorvejen.

Som følge af den nævnte tidsbegrænsning i lyssignalernes brændetid er det alle traktorføreres uafviselige pligt, når passage skal finde sted umiddelbart efter, at et lyssignal slukker, da at vise fornøden agtpågivenhed overfor evt. forsinkede bevægelser.

Signalerne er ikke i afhængighed af rangerbevægelser, der passerer traktorvejen, og det er derfor alle rangerlederens uafviselige pligt og ansvar at beherske rangerbevægelserne over traktorvejen på en sådan måde, at påkørsel undgås.

I perronhallens vestre ende er over hvert af sporene 1—7 anbragt en blå og en grøn signallampe, som normalt er slukkede. Den blå lampe tændes, når der er stillet indkørsel til det pågældende spor (for spor 5 og spor 6's vedkommende enten fra Skanderborg eller Ryomgaard). Den grønne lampe tændes, når der er stillet udkørsel mod vest fra det pågældende spor.

I perronhallens østre ende er over hvert af sporene 3, 5 og 6 anbragt en grøn signallampe, som normalt er slukket. Lampen tændes, når der er stillet udkørsel mod Ryomgaard fra et af de pågældende spor.

På hver af perronkioskerne på perron I, II og III er anbragt et grønt signaltabelau, som normalt er slukket. Tableaulet tændes, når der er stillet udkørsel mod Ryomgaard for henholdsvis spor 3, 5 eller 6.

11. Repe-  
tersignaler  
i perron-  
hallen.



12. Stopmærker. Togvejene fra Skanderborg, Langaa og Odder udmunder i sandspor på østlige stationsplads og er begrænset af stopmærker (signal nr. 108) som angivet på signalplanen.

Rangerbanegårdens ankomstspor 405, 406 og 407 er ligeledes begrænset af stopmærker (signal nr. 108).

13. Togafgangssignal. Indtil videre gives togafgangssignal med signalstok.

14. Lokomotivernes (motorvognes) fremførelse på dværgsignal. Enkeltkørende lokomotiver (motorvogne) fremføres over den del af stationspladsen, hvor kørselen sker på dværgsignal, uden medgivelse af rangerleder.

I. Ankommende togmaskiner (motorvogne) til personbanegården føres

1) såfremt kørsel til remisen skal foregå over østlige stationsplads af rangerleder over denne tilbage til traktorvejen. Her indhentes rangerlederen tilladelse til at lade maskinen (motorvognen) køre gennem pågældende hovedspor til nærmeste dværgsignal. Fremførelsen fra traktorvejen sker, når tilladelse foreligger, uden rangerleder, og køretilladelse gælder kun til første dværgsignaler, hvorfra videreførslen sker på dværgsignalernes kørsignaler.

2) Såfremt kørsel til remisen foregår fra ankomstsporene uden at berøre østlige stationsplads, skal tilladelsen til bevægelse mod dværgsignalet gives af stationsbestyreren og kørslen sker ligeledes her uden rangerleder.

II. Udkørende togmaskiner (motorvogne) til personbanegården ad spor 700 skal standse foran signal D 511 ha, og lokomotivføreren skal gennem derværende telefon afgive melding til post

V, at maskine (motorvogn) til tog N. N. er ved signal D 511 ha. Kørslen herfra foregår på dværgsignaler uden rangerleder, for så vidt der ikke skal optages vogne, i hvilket tilfælde rangerleder medgives efter nærmere opgivelse fra post V.

III. For enkeltkørende rangermaskiner til og fra personbanegården forholdes som ovenfor anført om togmaskinerne.

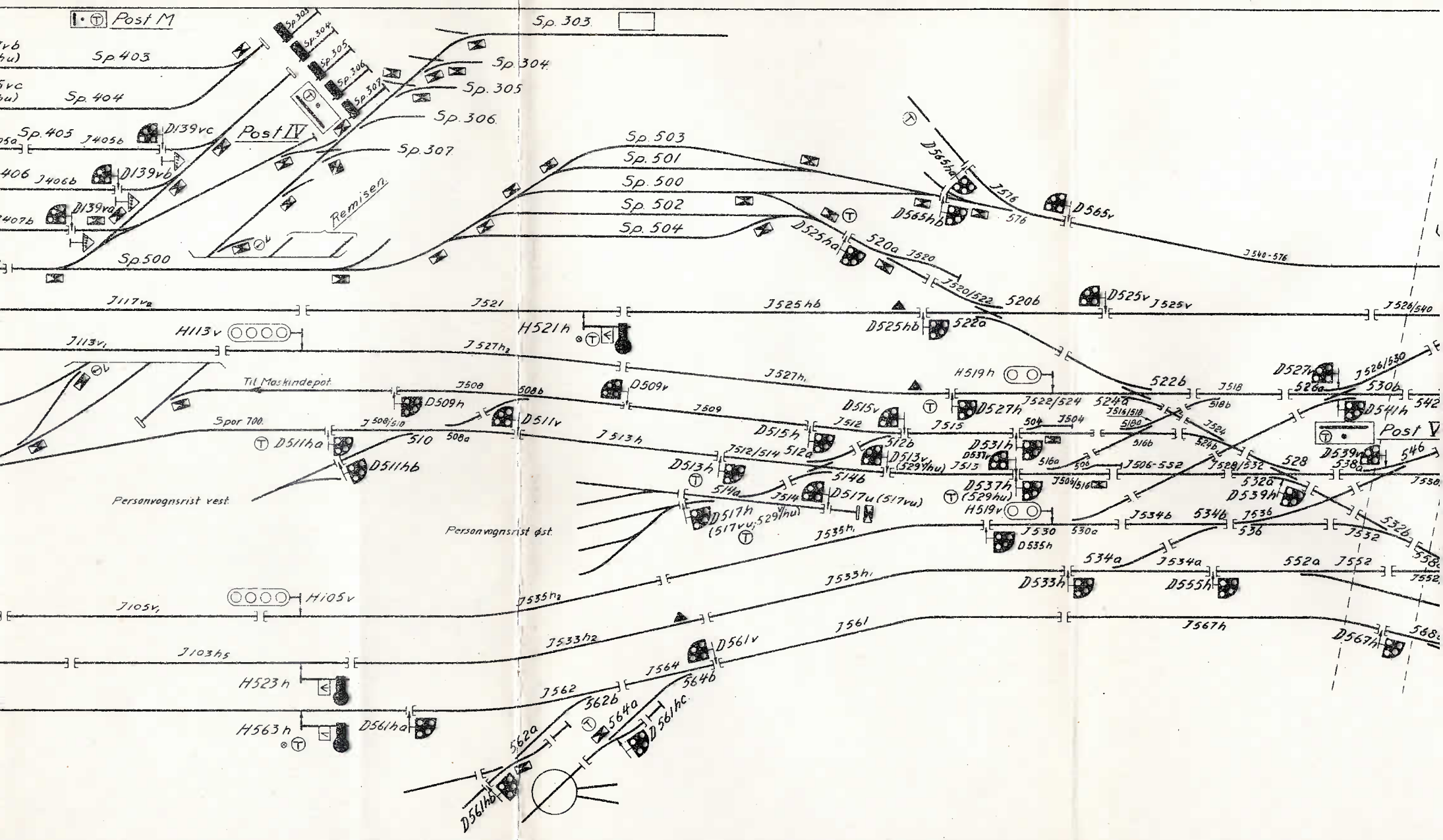
*Enhver uregelmæssighed (herunder brydning af plomber) skal straks anmeldes til signaltjenestens vagt, som til enhver tid skal holde post V underrettet om, hvor den vagthavende befinder sig.*

15. Tilkalddelse af signaltjenestens vagt.

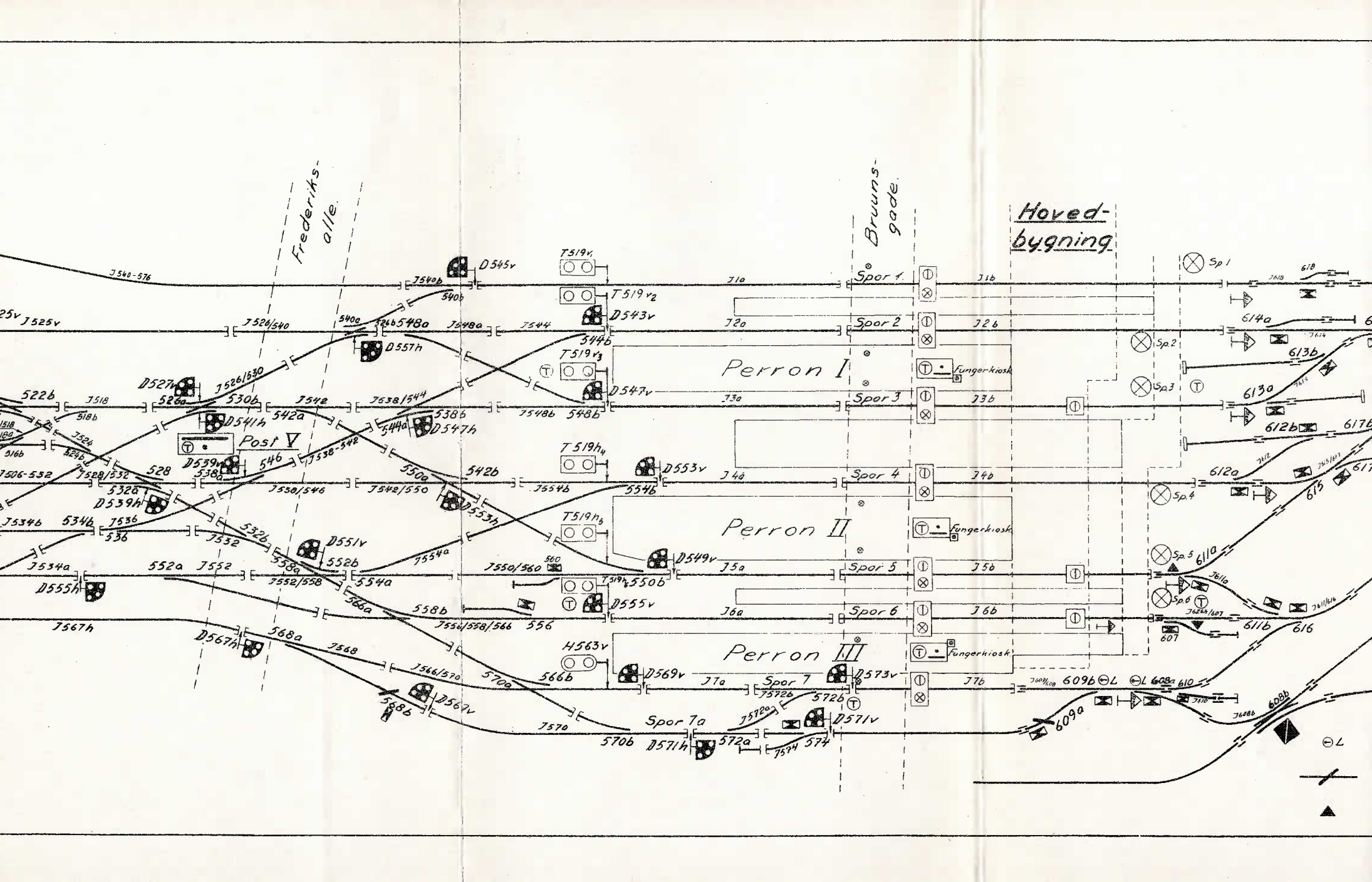




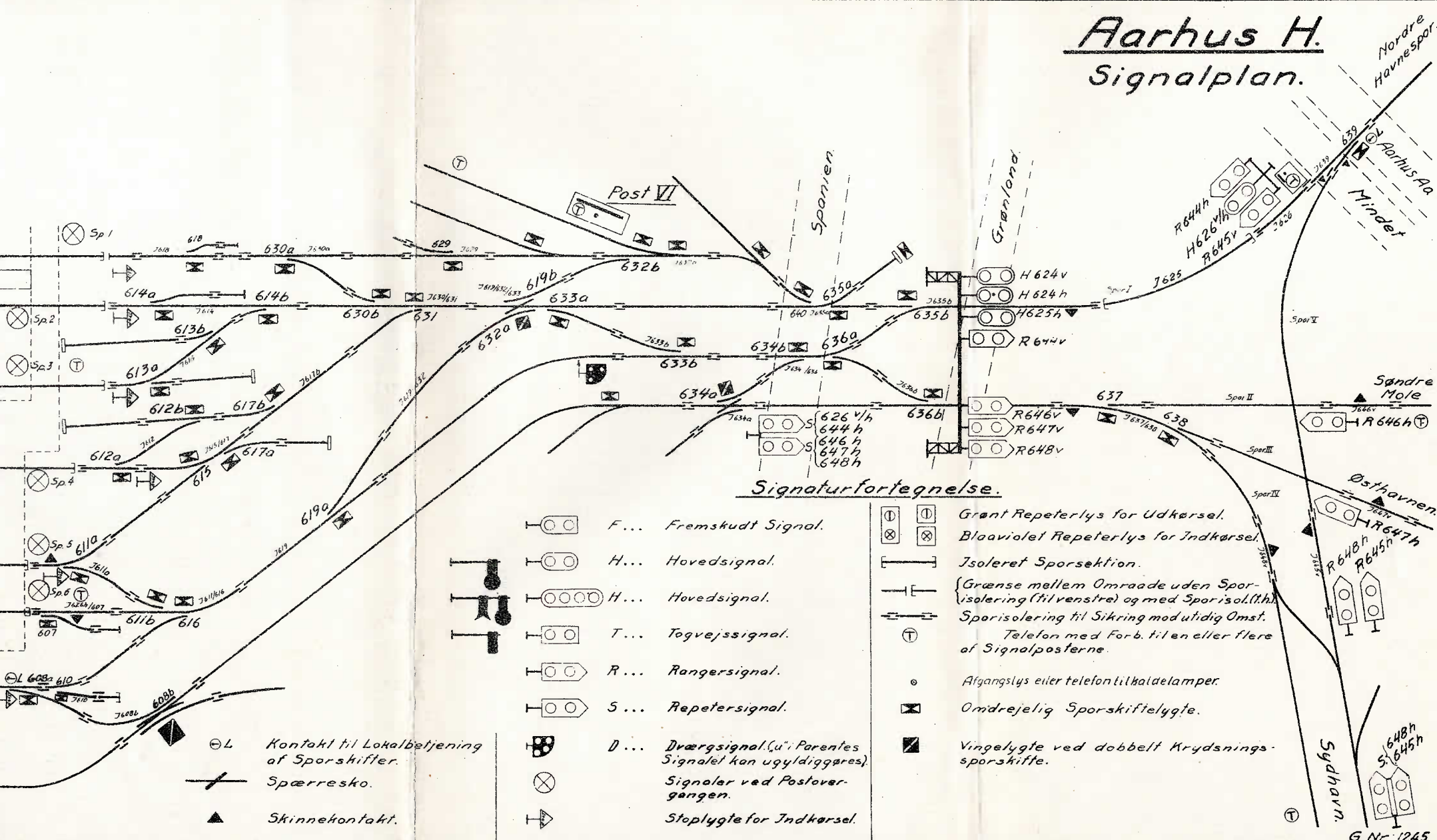








# Aarhus H. Signalplan.



## Signaturfortegnelse.

- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | F... Fremskudt Signal.  |  | Grønt Repeterlys for Udkørsel.   |
|  | H... Hovedsignal.   |  | Blaaviølet Repeterlys for Indkørsel.   |
|  | H... Hovedsignal.   |  | Isoleret Sporsektion.  |
|  | T... Togvejssignal.   |  | {Grænse mellem Omraade uden Spor-<br>isolering (til venstre) og med Spor-<br>isolering til Sikring mod uldig Omst. |
|  | R... Rangersignal.  |  | Telefon med Forb. til en eller flere<br>af Signalposterne.   |
|  | S... Repetersignal.   |  | Afgangsllys eller telefon til kaldelamper.   |
|  | D... Drærgsignal. (u' i Parentes<br>Signalet kan ugyldiggøres). |  | Omdrejelig Sporskiftelygte.  |
|  | Signaler ved Postover-<br>gangen.                               |  | Vingelygte ved dobbelt Krydsnings-<br>sporskifte.  |
|  | Stoplygte for Indkørsel.  |  |  |

- Kontakt til Lokalbetjening af Sporskifter.
- Spærresko.
- Skinnekontakt.