

# SIGNALREGLEMENT

FOR

## PRIVATBANERNE

---

GYLDIGT FRA 1. OKTOBER 1936

---

VALD. PEDERSENS BOGTR. KBHVN.

KØBENHAVN  
1936



# SIGNALREGLEMENT

FOR

## PRIVATBANERNE

---

GYLDIGT FRA 1. OKTOBER 1936

---

KØBENHAVN  
1936



## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>Grundbestemmelser</b> .....	5
<b>Signalerne og deres Betydning.</b>	
I. MASTESIGNALER .....	8
A. Hovedsignaler .....	8
B. Fremskudte Signaler .....	28
E. Mastesignaler paa Trinbrætter .....	30
III. SPORSKIFTESIGNALER .....	32
IV. HAANDSIGNALER .....	36
A. Almindelige Haandsignaler .....	36
B. Rangersignaler .....	40
C. Haandsignal for Sporskiftning .....	50
V. STANDSIGNALER .....	52
VI. KNALDSIGNAL .....	58
VIII. AFGANGSSIGNALER .....	60
IX. ELEKTRISKE UNDERRETNINGSSIGNALER ...	66
X. LYDSIGNALER FRA LOKOMOTIVET .....	68
A. Fløjtesignaler .....	68
B. Klokkesignal .....	72
XI. KENDINGSSIGNALER .....	72
A. Kendingssignaler paa Tog og disses Lokomotiver	72
B. Kendingssignaler paa Lokomotiver, Motorvogne	
og Traktorer til Rangering uden tilsluttende	
Togfremførelse .....	76
C. Kendingssignal paa Dræsiner og Troljer .....	78
XII. SLUTSIGNALER PAA TOG .....	80
XIII. UNDERRETNINGSSIGNALER FRA TOGENE ...	82
XIV. FASTE MÆRKER .....	88
XV. SIGNALER MELLEM TOGPERSONALET OG	
LOKOMOTIVPERSONALET .....	96
<b>Signaleringsforskrifter.</b>	
XVI. SIGNALGIVNING FOR IND-, UD-, GENNEM- OG	
FORBIKØRENDE TOG .....	101
A. Indkørsel .....	101

B. Udkørsel .....	102
C. Gennemkørsel .....	103
D. Signalgivning paa Billetsalgssteder og Trinbrætter .....	104
XVIII. STANDSNING AF TOG VED HAAND- OG STANDSIGNALER OG DÆKNING AF SPOR, SOM IKKE MAA BEFARES .....	106
A. Paa fri Bane .....	106
B. Paa Stationer .....	109
XIX. DÆKNING AF SPOR, DER KUN MAA BEFARES MED NEDSAT KØREHASTIGHED .....	110
A. Paa fri Bane .....	110
B. Paa Stationer .....	112

I nærværende Signalreglement er Signalerne betegnet med samme Numre som i Statsbanernes Signalreglement af 1935 med de af Forholdenes Forskellighed følgende mindre Afvigelser, hvorhos de Signaler, som ikke faar Anvendelse ved Privatbanerne, er udeladt.

Hvor der i nærværende Reglement ikke er fastsat særlige Former og Dimensioner for de enkelte Signaler, skal de ved Statsbanerne anvendte følges.

## Grundbestemmelser.

1. Signalerne tjener til at give Ordre og Meddelelser, som er nødvendige for at sikre Kørslen. Signalerne skal altid gives og adlydes nøjagtig paa foreskrevne Maade.
2. Signalfarverne anvendes saaledes, at Rødt betyder »Stop« og Grønt betyder »Kør«.  
Signalfarverne Hvidt og Brandgult har derimod ingen fast Grundbetydning.
3. Natsignalerne skal benyttes i Tiden fra Solnedgang til Solopgang. I den øvrige Tid af Døgnet skal Natsignalerne benyttes i usigtbart Vejr, saasom Taage eller Snevejr, naar de skønnes at være tydeligere end de tilsvarende Dagsignaler.
4. Gives et Signal samtidig som Dagsignal og Natsignal, skal disse Signaler stemme overens. Er dette ikke Tilfældet, skal det Signal efterkommes, som paabyder størst Forsigtighed.



5. Et Stopsignal skal altid ubetinget og ufortøvet adlydes af enhver, som ikke med Sikkerhed ved, at Signalet er ham uvedkommende. Et Signal, som paabyder eller tillader Kørsel, maa derimod aldrig adlydes af den, der er i Tvivl om, hvorvidt det gælder ham.

Fremtræder et Signal utydeligt, saaledes at det kan opfattes paa mere end een Maade, skal den Betydning af Signalet vælges, som paabyder størst Forsigtighed.

6. Mangler et Signal paa et Sted, hvor Signalgivning kan ventes, skal der handles, som om der var givet Signal »Stop«, dog kun under Forudsætning af, at det manglende Signal var nødvendigt for at tillade Togets videre Kørsel.

---

Reglementets Bestemmelser for Lokomotiver og Lokomotivførere vil, hvor intet særligt er anført, ogsaa gælde Motorvogne, Traktorer og disses Førere.

---

De under Afsnittene I, IV og V anførte Signaler (Maste-, Haand- og Standsignaler) anvendes af Bane- eller Stationspersonalet for at underrette Togene om, hvorvidt Banen er fri eller ikke, men kan ogsaa anvendes af andet Personale i samme Øjemed.

Det kørende Personale skal skænke Signalerne den største Opmærksomhed og for de under IV nævnte Haandsignalers Vedkommende ikke alene før, men ogsaa straks efter, at de er passeret.

---

## Signalerne og deres Betydning.



## I. MASTESIGNALER.

### A. Hovedsignaler.

Et Hovedsignal er en Signalmast med en paa Masten anbragt Arm (Hovedarmen) eller med et Daglyssignal. Til Brug ved Signalgivning for Gennemkørsel kan paa Stationer med centraliseret Sporskifteaflaasning og Signalbetjening Hovedarmen ved Indkørselssignaler være suppleret med en under denne anbragt Arm (Gennemkørselsarmen) eller Daglyssignalet bestaa af to Lygter anbragt lodret under hinanden.

### Til I.

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

Hvor der kun anvendes een Arm for hver Togretning, kan Armene for begge Togretninger anbringes paa samme Signalmast.

Naar Mastesignaler er opstillet saaledes, at de danner et Signalbillede, d. v. s. at de kun kan kendes fra hverandre ved deres indbyrdes Plads, skal i den Tid, Natsignaler benyttes, alle til Signalbilledet hørende Natsignaler vises samtidig. Natsignalerne behøver kun at vises ved Togtid, saaledes at de holdes tændt fra mindst 5 Minutter, før et kommende Tog kan ventes.

Natsignaler samt Daglyssignaler kan vise fast Lys eller Blinklys.

Naar et Mastesignal viser hvidt Lys, og normalt skal vise Lys af anden Farve, er Mastesignalet i Uorden.

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

### Til A.

Hovedsignaler anvendes som:

Indkørselssignaler,

Udkørselssignaler,

Andre Dækningssignaler f. Eks. for Sidespor, Sporskæringer, bevægelige Broer og lignende Farepunkter.

En Stations Grænse angives til hver Side ved et Stationsmærke.

Mastesignaler paa Stationerne gives af Stationsbestyrerne eller paa disses Ansvar af andet Personale.

Stationens Mastesignaler angiver for Lokomotivføre-

(Fortsættes Side 11.)



(Fortsat fra Side 9.)

ren, hvorledes han har at forholde sig over for den under Stationen indbefattede, af Stationsmærkerne begrænsede Banestrækning.

Hvor Hovedsignalernes Lys vises bagud, sker dette ved brandgult Lys for Stopstillinger og ved hvidt Stjernelys for Kørstillinger. Hovedsignalernes Lys maa dog ikke vises bagud, naar Signalerne for begge Togretninger er anbragt paa samme Mast.

Ind- og Udkørselssignaler paa Stationer, der paa visse Tider er ubevogtede i Togtid, skal i de paagældende Tidsrum være sat ud af Funktion. Dette angives for Armsignaler ved, at Signalets Arm eller Arme hænger nedad i en Vinkel af højst  $45^{\circ}$  fra Masten, hvorhos der i Mørke intet Lys vises, og for Daglyssignaler ved at der hverken ved Dag eller i Mørke vises noget Lys.

Naar et Indkørselssignal midlertidig er i Uorden, saaledes at der derfra kun kan vises Signalet »Stop« eller »intet Signal«, skal Toget rangeres ind.

Naar et Indkørselssignal midlertidig er i Uorden, saaledes at det kun kan vise et af Kørsignalerne (Nr. 2, 3), eller naar et Indkørselssignal midlertidig er fjernet, skal der uafbrudt i den Tid, Strækningen kan ventes befaret med Tog, være posteret en Mand ca. 600 m foran Stationsmærket for at vise Signal Nr. 28 (Haandsignal »Stop«), hvorhos Toget skal rangeres ind.

Naar et Udkørselssignal er i Uorden eller midlertidig fjernet, skal Toget rangeres ud.

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

(Fortsættes Side 13.)



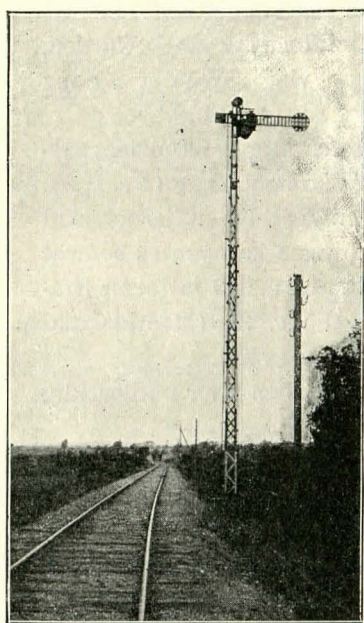
**Indkørselssignaler.**  
*Armsignaler.*

**Nr. 1. „Stop“**

(Hold udenfor) (Signalets Normalstilling).

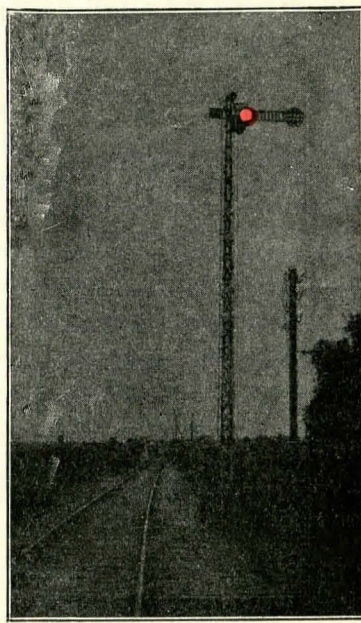
Med een Arm for Togretningen:

Ved Dag:



*Armen vandret.*

I Mørke:



*Rødt Lys mod Toget.*

(Fortsat fra Side 11.)

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

*Til Nr. 1.*

Signal Nr. 1 («Stop») betyder, at Toget skal standse uden for Stationen. Det forandres først, naar det kan tillades et ventet Tog at komme ind paa Stationen. Straks efter, at et indkørende Tog er bragt til Standsning paa det fastsatte Sted paa Stationen, vises atter Signal Nr. 1 («Stop»). Efter gennemkørende Tog skal Indkørselssignalet derimod først stilles paa Stop, naar hele Toget har passeret Stationen.

Et Tog, for hvilket der vises Signal Nr. 1, skal standse foran Stationsmærket, hvorefter Lokomotivføreren skal give Signal Nr. 60 (Fløjtesignal »Færdig til Indkørsel») og om fornødent gentage det, indtil Toget faar Signal til Indkørsel eller Gennemkørsel eller rangeres ind.

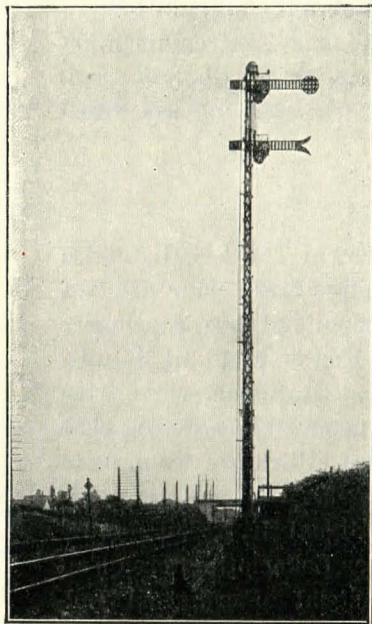
Ønskes et Tog taget ind paa et belemret Spor, skal det forinden standses uden for Stationen ved Signal Nr. 1 og derefter rangeres ind.



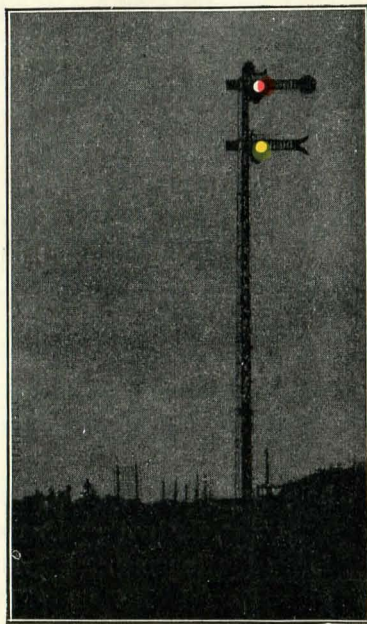
**Nr. 1. „Stop“.**

Med to Arme for Togretningen:

Ved Dag:

*Armene vandret.*

I Mørke:



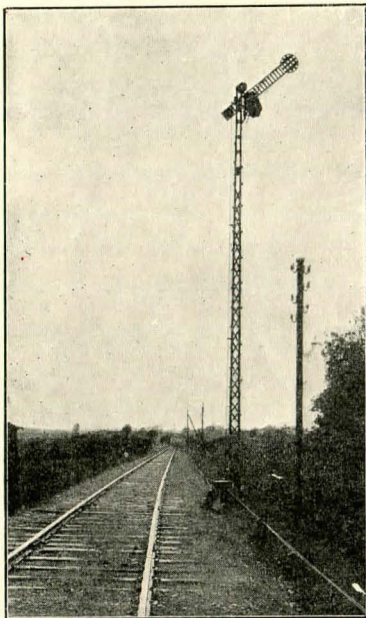
Øverste Arm:  
*Rødt Lys mod Toget.*  
Nederste Arm:  
*Brandgult Lys mod Toget.*



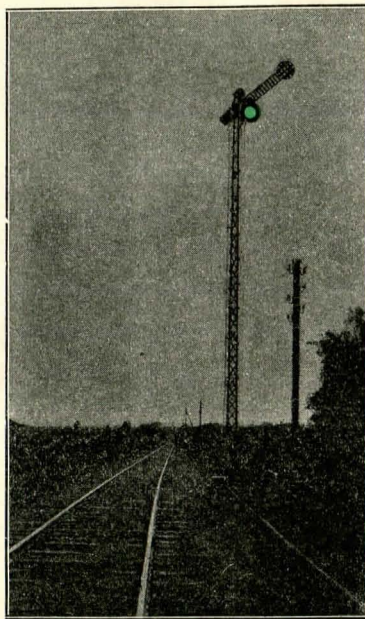
**Nr. 2. „Kør“.**

Med een Arm for Togretningen:

Ved Dag:

*Armen skraat opad.*

I Mørke:

*Grønt Lys mod Toget.**Til Nr. 2.*

Signal Nr. 2 («Kør») betyder, at Toget kan køre ind og standse paa Stationen.

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

Signal »Stop« (Hold udenfor), indtil Toget har givet Signalet »Færdig til Indkørsel«, hvorefter Mastesignalet forandres til Signal »Kør«.

Ved denne Signalgivning skal Stationsbestyreren vise Signal Nr. 28 (Haandsignal »Stop«) mod Toget, naar dette nærmer sig. Haandsignalet skal i dette Tilfælde vises om Dagen med Flag og i Mørke med Lygte i eller ved det Spor, hvorpaa Toget kører ind, jfr. iøvrigt Signaleringsforskrifterne Side 102.

Hvis Stationen har Udkørselssignalmast, vises der fra denne Signal Nr. 1 »Stop« (Udkørsel forbudt); men Haandsignalet skal alligevel vises som beskrevet.

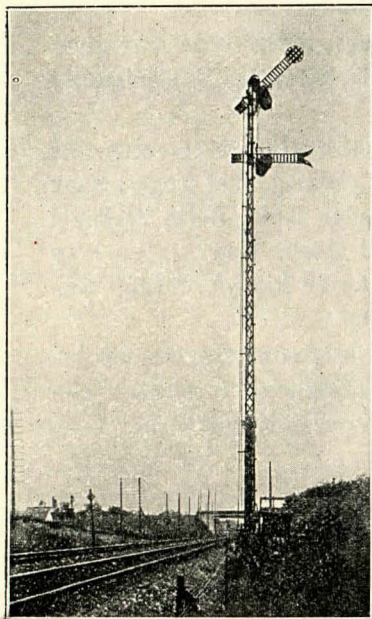


## Nr. 2. „Kør“.

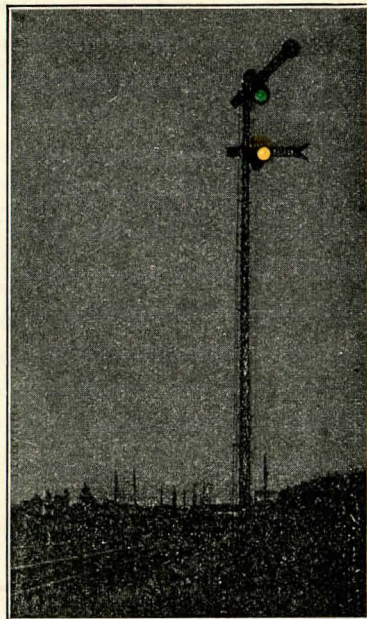
Med to Arme for Togretningen:

Ved Dag:

I Mørke:



Øverste Arm: *skraat opad.*  
Nederste Arm: *vandret.*



Øverste Arm:  
*Grønt Lys mod Toget.*  
Nederste Arm:  
*Brandgult Lys mod Toget.*



**Nr. 3. „Kør igennem“.**

Med een Arm for Togretningen:

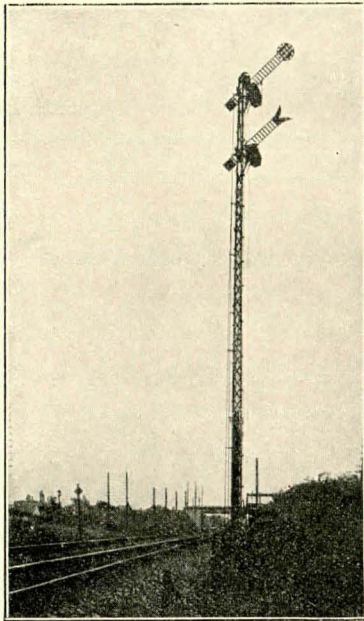
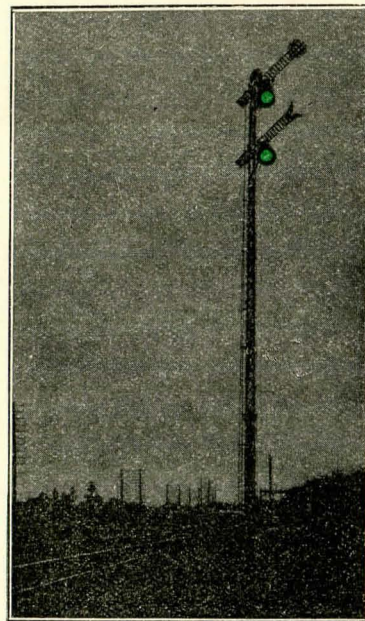
**Ved Dag og i Mørke:**

Signal Nr. 2 i Forbindelse med Signal Nr. 29

(Haandsignal »Kør«),

**Nr. 3. „Kør igennem“.**

Med to Arme for Togretningen:

**Ved Dag:***Armene skraat opad.***I Mørke:**

Øverste Arm:  
Grønt Lys mod Toget.  
Nederste Arm:  
Grønt Lys mod Toget.

*Til Nr. 3.*

Signal Nr. 3 (»Kør igennem«) betyder, at Toget uhindret kan køre igennem Stationen. Gennemkørselssignal maa kun gives til et Tog, som skal køre ad Gennemkørselssporet.

Skal der paa Stationer, der ikke har centraliseret Sporskifteaflaasning og Signalbetjening, eller hvis Centralaflaasning er aflyst, vises Gennemkørselssignal, sker dette ved at vise Signal Nr. 29 (Haandsignal »Kør«) i Forbindelse med Mastesignal Nr. 2 (»Kør«). Haandsignalet »Kør« kan i dette Tilfælde vises fra Stationens Perron, hvis Stationen har Centralaflaasning eller dobbelt aflaaede Sporskifter i Togvejen. Har Stationen ikke Centralaflaasning, eller er dens Centralaflaasning aflyst, eller har den ikke dobbelt aflaaede Sporskifter i Togvejen, skal Haandsignalet vises fra yderste modgaaende Sporskifte.



*Daglyssignaler.*

Ved en Lygteanordning paa en Mast (Indkørsels-signalmasten) kan der ved en Lygte eventuelt ved to Lygter anbragt lodret under hinanden vises:

**Nr. 1. „Stop“** (Hold udenfor).  
(Signalets Normalstilling).

**Ved Dag og i Mørke:**

Ved een Lygte: *Rødt Lys mod Toget.*

Ved to Lygter: Øverste Lygte: *Rødt Lys mod Toget.*

Nederste Lygte: *Brandgult Lys mod Toget.*

**Nr. 2. „Kør“.****Ved Dag og i Mørke:**

Ved een Lygte: *Grønt Lys mod Toget.*

Ved to Lygter: Øverste Lygte: *Grønt Lys mod Toget.*

Nederste Lygte: *Brandgult Lys mod Toget.*

*Til Nr. 1.*

Signal Nr. 1 (»Stop«) betyder, at Toget skal standse uden for Stationen. Det forandres først, naar det kan tillades et ventet Tog at komme ind paa Stationen. Straks efter, at et indkørende Tog er bragt til Standning paa det fastsatte Sted paa Stationen, vises atter Signal Nr. 1 (»Stop«). Efter gennemkørende Tog skal Indkørselssignalet derimod først stilles paa Stop, naar hele Toget har passeret Stationen.

Et Tog, for hvilket der vises Signal Nr. 1, skal standse foran Stationsmærket, hvorefter Lokomotivføreren skal give Signal Nr. 60 (Fløjtesignal »Færdig til Indkørsel«) og om fornødent gentage det, indtil Toget faar Signal til Indkørsel eller Gennemkørsel eller rangeres ind.

Ønskes et Tog taget ind paa et belemret Spor, skal det forinden standses uden for Stationen ved Signal Nr. 1 og derefter rangeres ind.

*Til Nr. 2.*

Signal Nr. 2 (»Kør«) betyder, at Toget kan køre ind og standse paa Stationen.

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

Signal »Stop« (Hold udenfor), indtil Toget har givet Signalet »Færdig til Indkørsel«, hvorefter Mastesignalet forandres til Signal »Kør«.

Ved denne Signalgivning skal Stationsbestyreren vise Signal Nr. 28 (Haandsignal »Stop«) mod Toget, naar

(Fortsættes Side 25.)



**Nr. 3. „Kør igennem“.****Ved Dag og i Mørke:**

2 grønne Lygter mod Toget.

(Fortsat fra Side 23.)

dette nærmer sig. Haandsignalet skal i dette Tilfælde vises om Dagen med Flag og i Mørke med Lygte i eller ved det Spor, hvorpaa Toget kører ind.

Hvis Stationen har Udkørselssignalmast, vises der fra denne Signal Nr. 1 »Stop« (Udkørsel forbudt); men Haandsignalet skal alligevel vises som beskrevet.

*Til Nr. 3.*

Signal Nr. 3 (»Kør igennem«) betyder, at Toget uhindret kan køre igennem Stationen. Gennemkørselssignal maa kun gives til et Tog, som skal køre ad Gennemkørselssporet.

Skal der paa Stationer, der ikke har centraliseret Sporskifteaflaasning og Signalbetjening, eller hvis Centralaflaasning er aflyst, vises Gennemkørselssignal, sker det ved at vise Signal Nr. 29 (Haandsignal »Kør«) i Forbindelse med Mastesignal Nr. 2 (»Kør«). Haandsignalet »Kør« kan i dette Tilfælde vises fra Stationens Perron, hvis Stationen har Centralaflaasning eller dobbelt aflaaede Sporskifter i Togvejen. Har Stationen ikke Centralaflaasning, eller er dens Centralaflaasning aflyst, eller har den ikke dobbelt aflaaede Sporskifter i Togvejen, skal Haandsignalet vises fra yderste modgaende Sporskifte.



**Udkørselssignaler.***Armsignaler.*

**Nr. 1. „Stop“** (Udkørsel forbudt).  
(Signalets Normalstilling.)

<b>Ved Dag:</b>	<b>I Mørke:</b>
Armen <i>vandret.</i>	<i>Rødt Lys mod Toget.</i>

**Nr. 2. „Kør“** (Fri Udkørsel).

<b>Ved Dag:</b>	<b>I Mørke:</b>
Armen <i>skraat opad.</i>	<i>Grønt Lys mod Toget.</i>

*Daglyssignaler.*

Ved en Lygteanordning paa en Mast (Udkørselssignalmasten) kan der vises:

**Nr. 1. „Stop“** (Udkørsel forbudt).  
(Signalets Normalstilling).

**Ved Dag og i Mørke:** *Rødt Lys mod Toget.*

**Nr. 2. „Kør“** (Fri Udkørsel).

**Ved Dag og i Mørke:** *Grønt Lys mod Toget.*

*Til Nr. 1 og 2.*

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

Signal Nr. 2 (»Kør«) gives, naar det kan tillades et Tog at forlade Stationen. Straks efter, at Toget i dets hele Længde har passeret Stationens yderste Sporskifte, gives atter Signal Nr. 1 (»Stop«).

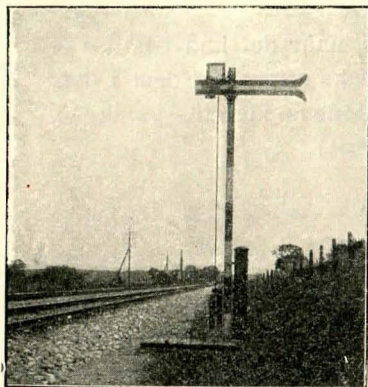


B. Fremskudte Signaler.  
Armsignaler.

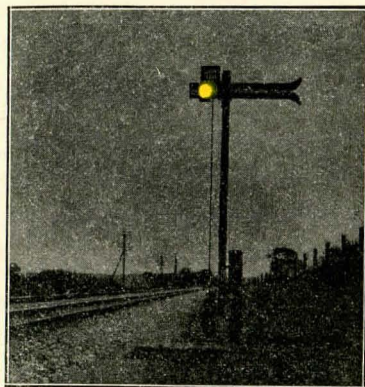
**Nr. 4. Hovedsignalet viser „Stop“.**

Ved Dag:

I Mørke:



Armen vandret.

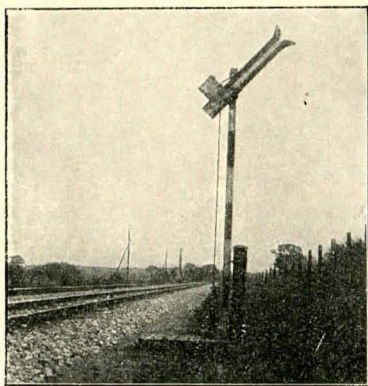


Brandgult Lys mod  
Toget.

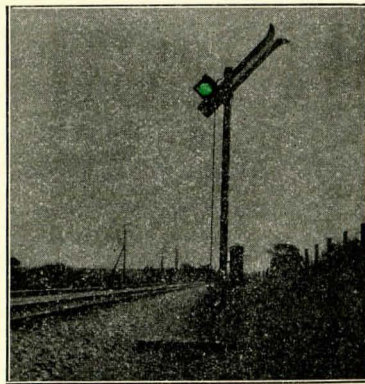
**Nr. 5. Hovedsignalet viser „Kør“ eller „Kør igennem“.**

Ved Dag:

I Mørke:



Armen skraat opad.



Grønt Lys mod Toget.

*Til B.*

Fremskudte Signaler er lave Mastesignaler, der kan anvendes foran Indkørselssignaler, særlig hvor disse paa Grund af Terrænforhold ikke kan ses i tilstrækkelig Afstand.



*Daglyssignaler.***Nr. 4. Hovedsignalet viser „Stop“.**

Ved Dag og i Mørke: *Brandgult Lys mod Toget.*

**Nr. 5. Hovedsignalet viser „Kør“.**

Ved Dag og i Mørke: *Grønt Lys mod Toget.*

**E. Mastesignaler paa Trinbrætter.****Nr. 14. „Rejsende eller Gods at optage“.**

Ved Dag og i Mørke: *En fuld Skive eller en vandret  
Signalarm eller brandgult Lys.*

*Til E.*

Et Trinbræts Grænse angives til hver Side ved et Stationsmærke.

*Til Nr. 14.*

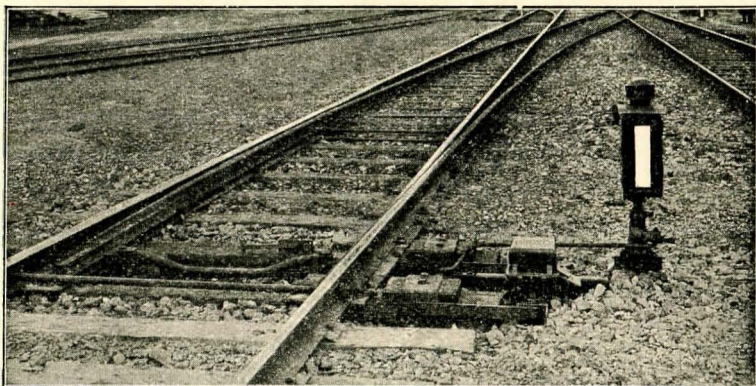
Signal Nr. 14 (Rejsende eller Gods at optage) gælder for Tog, der efter Køreplanen kan standse. Signalet betyder, at Toget skal standse ved Trinbrættet. Signalet kan være indrettet saaledes, at det kan betjenes af de rejsende.



### III. SPORSKIFTESIGNALER.

#### Nr. 20. „Sporskifte stillet til Hovedspor“.

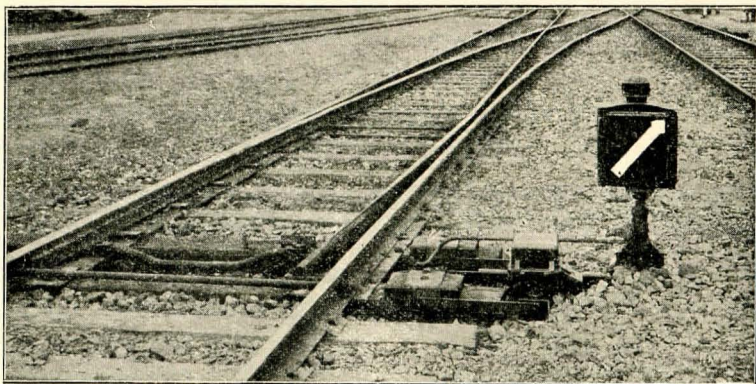
Ved Dag og i Mørke:



En rektangulær, hvid Flade.

#### Nr. 21. „Modgaaende Sporskifte stillet til Sidespor“.

Ved Dag og i Mørke:



En kvadratisk Flade med en pilformet Figur, der viser, til hvilken Side Afgangen sker.

#### Til III.

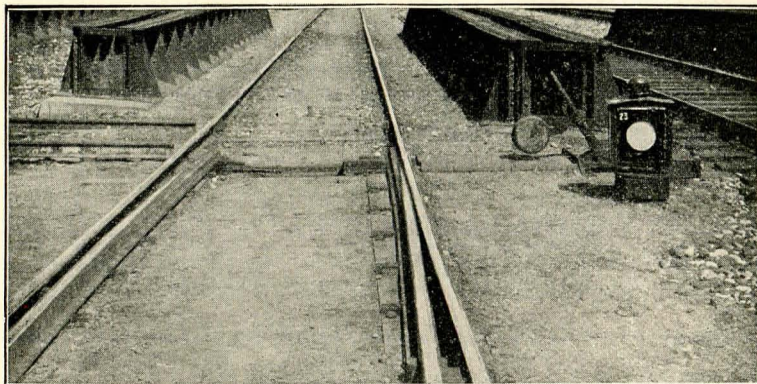
Sporskiftesignaler skal anvendes i alle Sporskifter i Hovedspor.

Ved Sporskifter, der ikke ligger i Hovedspor, anvendes Signal Nr. 20 (og 108) for Sporskiftet stillet til lige Spor og Signalerne Nr. 21 og 22 (og 109) for Sporskiftet stillet til afvigende Spor.



**Nr. 22. „Medgaaende Sporskifte stillet til Sidespor“.**

Ved Dag og i Mørke:



En rund, hvid Flade.

*Omdrejelige Skiver.***Nr. 108. „Sporskifte stillet til Hovedspor“.**

Ved Dag:	I Mørke:
Signalskivens Kant.	Hvidt Lys.

**Nr. 109. „Sporskifte stillet til Sidespor“.**

Ved Dag:	I Mørke:
Fuld Skive.	Grønt Lys.

*Til Nr. 108 og 109.*

De under Numrene 108 og 109 omhandlede Signaltyper og andre Typer, som findes ved Privatbanerne, skal efterhaanden erstattes med de under Numrene 20—22 omhandlede. Lyset kan udelades ved Sporskifter med dobbelt Aflaasning.

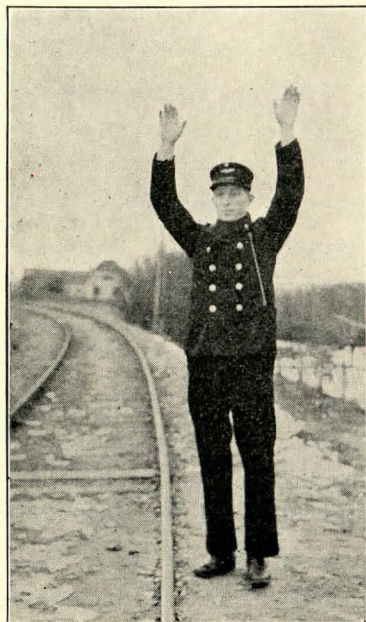


## IV. HAANDSIGNALER.

## A. Almindelige Haandsignaler.

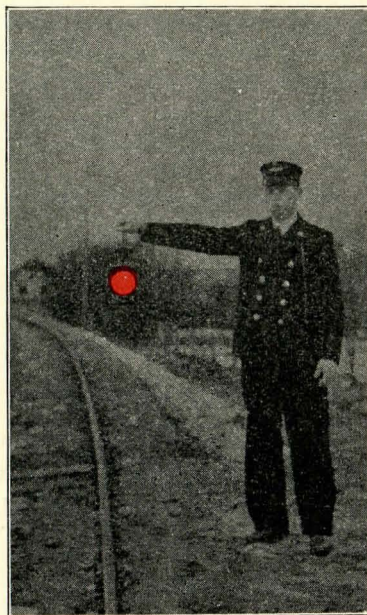
## Nr. 28. „Stop“.

Ved Dag:



Signalgiveren staar med Front mod det kommende Tog og løfter *begge Arme lodret i Vejret* eller viser *rødt Flag*.

I Mørke:



Signalgiveren viser *rødt Lys* mod det kommende Tog.  
*Rødt Lys kan erstattes med andet Lys, der bevæges i Kredse.*

*Til Nr. 28.*

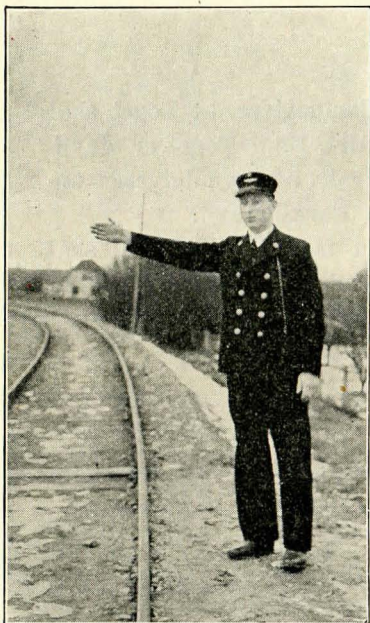
Signal Nr. 28 (»Stop«) tilkendegiver, at Toget skal standse, inden det naar Signalet. Naar Toget er standset, skal Lokomotivføreren straks af Signalgiveren underrettes om Anledningen til Faresignalet.

Naar Signalet er suppleret med Knaldsignal, skal dette være udlagt i indtil 200 m's Afstand fra Signalet.



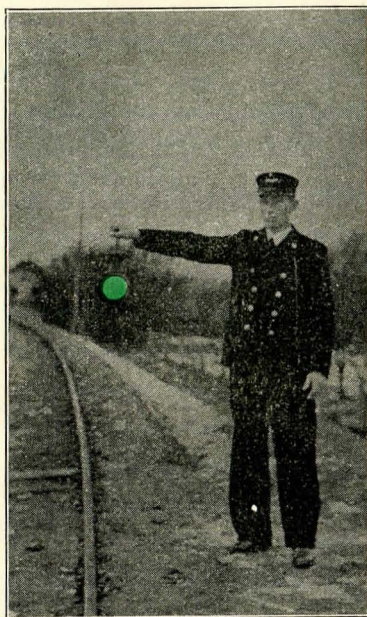
## Nr. 29. „Kør“.

Ved Dag:



Signalgiveren staar med Front mod det kommende Tog og udstrækker den ene Arm vandret imod Sporet.

I Mørke:



Signalgiveren viser *grønt Lys* mod det kommende Tog.

## Til Nr. 29.

Signal Nr. 29 (»Kør«) tilkendegiver, at Strækningen foran Toget er fri.

Anvendes Signalet i Forbindelse med Signal Nr. 2 (Mastesignal »Kør«) som Gennemkørselssignal, kan det vises fra Stationens Perron, hvis Stationen har Centralaflaasning eller dobbelt aflaasede Sporskifter i Togvejen. Har Stationen ikke Centralaflaasning, eller er dens Centralaflaasning aflyst, eller har den ikke dobbelt aflaasede Sporskifter i Togvejen skal Haandsignalet vises fra yderste modgaaende Sporskifte.



## B. Rangesignaler.

## Nr. 31. „Frem“.

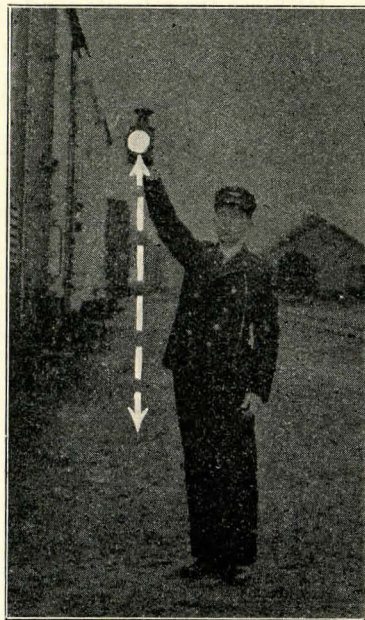
## a. Haandsignal.

Ved Dag:



Signalgiveren bevæger den ene Arm op og ned.

I Mørke:



Signalgiveren bevæger hvidt Lys op og ned.

## b. Fløjtesignal.

— En kort Tone.

## Til B.

Rangesignaler fra Rangerlederen til Lokomotivets Fører gives enten ved Haandsignal alene eller ved Haandsignal i Forbindelse med Fløjtesignal, og Rangerlederen skal under Signalgivningen gøre Front mod Lokomotivet.

Naar Lokomotivets Fører har opfattet Rangesignalet, skal han svare ved at gentage Signalet med Dampfløjten. Ved Ranging med Rangermaskiner — herunder Togmaskiner, der benyttes som egentlige Rangermaskiner — kan Reglen fraviges, saaledes at der svares ved et enkelt Fløjt, dog ikke ved Ranging paa en Færges Omraade, hvor der altid skal svares ved at gentage Signalet.

Hvor Lokomotivføreren selv er Rangerleder, gives Rangesignalerne Nr. 31 (»Frem«) og Nr. 32 (»Tilbage«) med Fløjten henholdsvis forinden hver frem- eller tilbagegaaende Rangerbevægelse.

Lydsignalerne skal afgives saaledes, at korte og lange Toner ikke kan forveksles.

## Til Nr. 31 og 32.

Signal Nr. 31 (»Frem«) tilkendegiver, at Lokomotivet skal trække.

Signal Nr. 32 (»Tilbage«) tilkendegiver, at Lokomotivet skal skyde.

Har Lokomotivet Vogne saavel forpaa som bagpaa, tilkendegiver Signal Nr. 31, at Lokomotivet skal gaa forlæns, og Signal Nr. 32, at Lokomotivet skal gaa baglæns.

(Fortsættes Side 43.)



**Nr. 32. „Tilbage“.***a. Haandsignal.*

Ved Dag:



Signalgiveren bevæger den ene Arm vandret fra den ene Side til den anden.

I Mørke:



Signalgiveren bevæger hvidt Lys vandret fra den ene Side til den anden.

*b. Fløjtesignal.*

-- To korte Toner.

(Fortsat fra Side 41.)

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

Ved Rangering paa en Færges Omraade tilkender Signal Nr. 31 dog altid, at der skal køres i Retning fra Færge mod Land, og Signal Nr. 32, at der skal køres i Retning fra Land mod Færge.



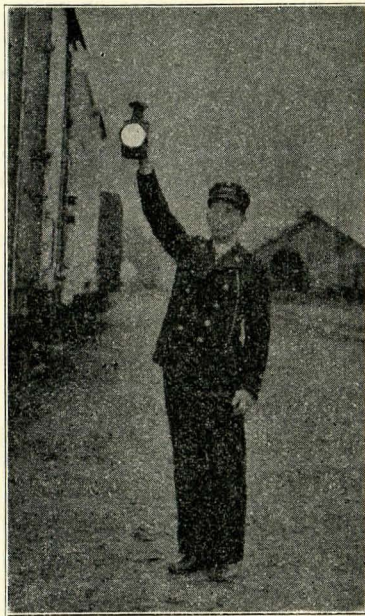
Nr. 33. „Langsomt“.  
a. Haandsignal.

Ved Dag:



Signalgiveren holder *den ene Arm i Vejret.*

I Mørke:



Signalgiveren viser *med oprakt Arm stillestaaende hvidt Lys* mod Lokomotivet.

b. Fløjtesignal.

— En lang Tone.

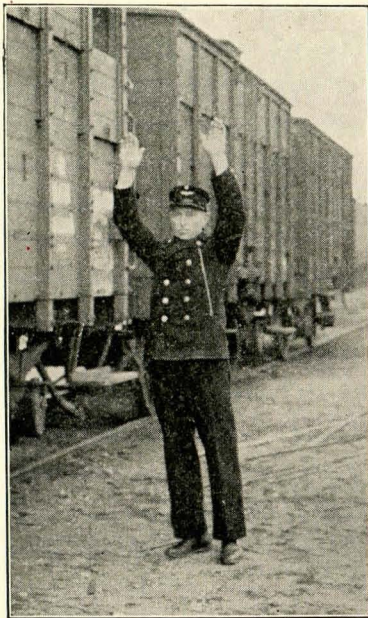
*Til Nr. 33.*

Signal Nr. 33 («Langsomt») tilkendegiver, at Rangerbevægelsens Hastighed skal nedsættes.



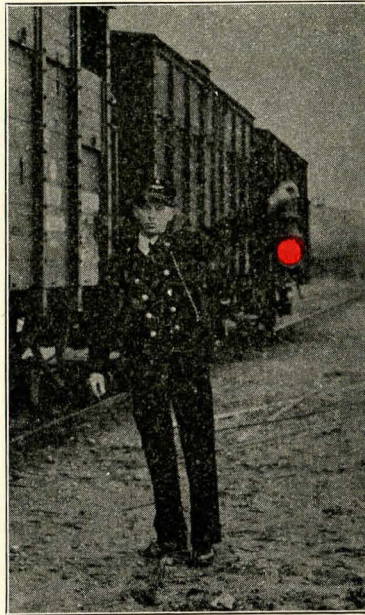
**Nr. 34. „Stop“.**  
a. *Haandsignal.*

Ved Dag:



Signalgiveren holder *begge Arme i Vejret* eller foretager en hurtig Bevægelse med en oprakt Arm.

I Mørke:



Signalgiveren viser *rødt Lys* mod Lokomotivet eller bevæger andet Lys i en Kreds.

*b. Fløjtesignal.*

— — — Tre korte Toner.

*Til Nr. 34.*

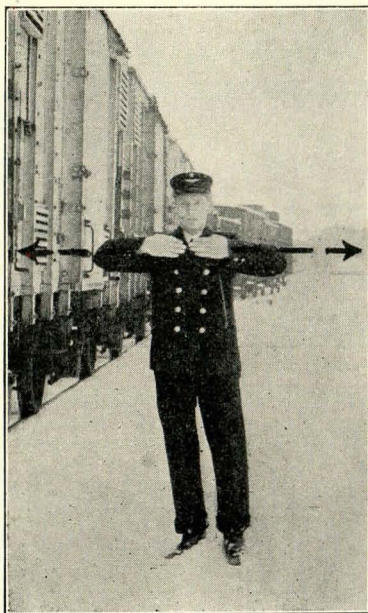
Signal Nr. 34 (»Stop«) tilkendegiver, at Rangerbevægelsen skal standses.

Gentages Fløjtesignalet, tilkendegives det, at en *Faresituation* foreligger.



Nr. 35. „Stød“.  
a. Haandsignal.

Ved Dag:



Signalgiveren fører *begge*  
*Hænder fra Ansigtet ud*  
*til Siderne.*

I Mørke:



Signalgiveren svinger med  
udstrakt Arm hvidt Lys i  
en nedadvendt Halvbue.

b. Fløjtesignal.

— — — — — En kort og en lang Tone.

Til Nr. 35.

Signal Nr. 35 (»Stød«) tilkendegiver, at en eller flere afkoblede Vogne skal sættes hurtigt i Fart og derefter slippes.



## C. Haandsignal for Sporskiftning.

## Nr. 36. „Skift Sporskiftet“.

Ved Dag:

I Mørke:



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



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

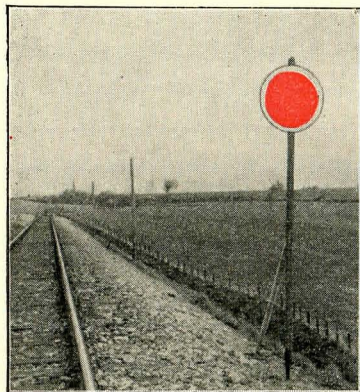


## V. STANDSIGNALER.

Naar Lyssignal anvendes, skal dette anbringes paa Dagsignalet, der saaledes ikke maa fjernes.

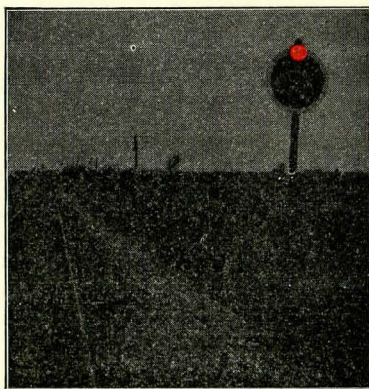
### Nr. 40. „Stop“.

Ved Dag:



*En rund, rød Skive med  
hvid Kant.*

I Mørke:



*Stillestaaende rødt Lys.*

*Til V.*

Standssignalerne staar, hvor ikke andet er anført, tæt op til Profilet til højre for Sporet set fra Toget.

*Til Nr. 40.*

Signal Nr. 40 (»Stop«) tilkendegiver, at Sporet bag Signalet er ufarbart.

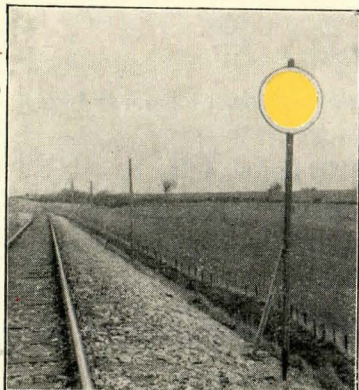
Paa fri Bane staar Signalet 200 m foran den ufarbare Strækning. Foran Signalet skal være udlagt Knaldsignal i 200 m's Afstand og opstillet Signal Nr. 41a (Standssignal »Forsigtig«) i 400 m's Afstand.

Paa Stationer staar Signalet midt i Sporet, 50 m fra Farestedet, og er ikke suppleret med Knaldsignal og Standssignal »Forsigtig«. Signalets Afstand fra Farestedet kan om nødvendigt afkortes.



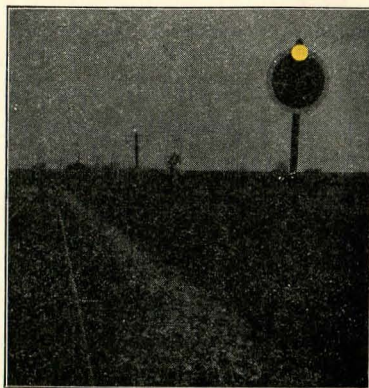
**Nr. 41 a. „Forsigtig“.**

Ved Dag:



*En rund, brandgul Skive  
med hvid Kant.*

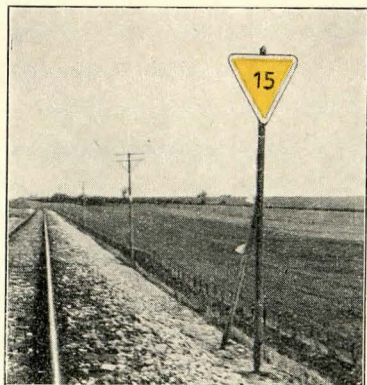
I Mørke:



*Stillestaaende brandgult  
Lys.*

**Nr. 41 b. „Forsigtig“.**

Ved Dag og i Mørke:



*En trekantet, brandgul Skive med hvid Kant med eller  
uden Hastighedsangivelse.*

*Til Nr. 41.*

Signal Nr. 41 (»Forsigtig«) tilkendegiver, at Sporret bag Signalet ikke maa befares med den for Strækningen ellers tilladte Hastighed.

*Til Nr. 41 a.*

Signal Nr. 41 a. anvendes ved alle midlertidige Hastighedsnedsættelser, der ikke gælder en hel Station, samt ved ufarbare Strækninger som Signal foran Standsignal »Stop«.

Ved Hastighedsnedsættelser paa fri Bane staar Signalet 300 m foran den Strækning, for hvilken Hastigheden er nedsat, og ved ufarbare Strækninger paa fri Bane 400 m foran Signal Nr. 40 (Standsignal »Stop«).

Ved Hastighedsnedsættelser paa Stationer staar Signal Nr. 41 a ved den paagældende Stræknings Begyndelse og er tillige anbragt paa Stationsmærkets Mast, hvor det vises som Dagsignal saavel ved Dag som i Mørke.

*Til Nr. 41 b.*

Signal Nr. 41 b anvendes ved midlertidige Hastighedsnedsættelser, der gælder en hel Station, og ved alle faste Hastighedsnedsættelser, d. v. s. Hastighedsnedsættelser, der strækker sig over mindst en Køreplansperiode.

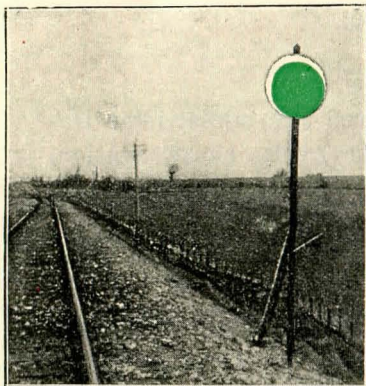
Er Skiven anbragt paa Stationsmærkets Mast, tilkendegiver Signalet, at Hastigheden gennem hele Stationen er nedsat til den paa Skiven angivne.

Ved fast Hastighedsnedsættelse over et Sporstykke paa fri Bane staar Signalet med Hastighedsangivelse 300 m foran den paagældende Strækning, og ved fast Hastighedsnedsættelse over et Sporstykke paa en Station staar Signalet med Hastighedsangivelse ved Strækningens Begyndelse og er suppleret med et paa Sta-



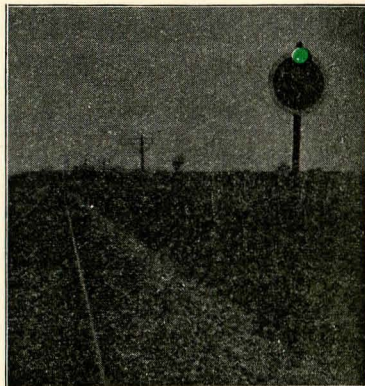
**Nr. 42 a. „Kør“.**

Ved Dag:



*En rund, grøn Skive med  
hvid Kant.*

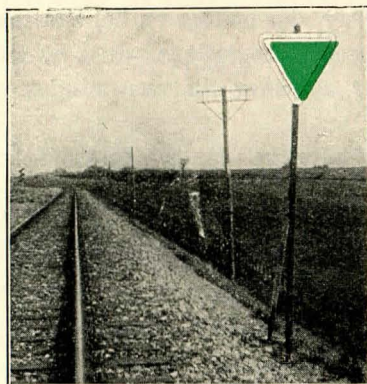
I Mørke:



*Stillestaaende grønt Lys.*

**Nr. 42 b. „Kør“.**

Ved Dag og i Mørke:



*En trekantet, grøn Skive med hvid Kant.*

tionsmærkets Mast anbragt Signal Nr. 41 b *uden* Hastighedsangivelse.

*Til Nr. 42.*

Signal Nr. 42 (»Kør«) tilkendegiver, at Kørslen med nedsat Hastighed kan ophøre. Signalet staar 300 m efter den paagældende Strækning og kan anbringes paa venstre Side af Sporet.

Normal Kørehastighed kan optages, naar Lokomotivet passerer Signalet.

Paa Stationer tilkendegives Ophøret af den farlige Strækning som Regel ikke ved Standsignal. Normal Kørehastighed maa i Reglen ikke genoptages, inden Toget i hele sin Længde har passeret Stationsomraadet.

Skal undtagelsesvis normal Kørehastighed genoptages, inden Toget har passeret hele Stationen, angives Stedet, hvor normal Kørehastighed kan genoptages, ved Signal Nr. 42.

*Til Nr. 42 a.*

Signal Nr. 42 a anvendes i Forbindelse med Signal Nr. 41 a.

*Til Nr. 42 b.*

Signal Nr. 42 b anvendes i Forbindelse med Signal Nr. 41 b.



## VI. KNALDSIGNAL.

**Nr. 44. „Signal eller anden Underretning følger“.**

Eet eller flere høje Knald

(ved Knaldkapsler udlagt paa begge Skinnestrengene).

*Til Nr. 44.*

Signal Nr. 44 (»Signal eller anden Underretning følger«) tilkendegiver, at der følger enten et Haandsignal »Stop«, et Standsignal »Stop« eller et Standsignal »Forsigtig«. Naar Knaldsignalet høres, skal Lokomotivføreren køre forsigtigt og holde skærpet Udkig.



## VIII. AFGANGSSIGNALER.

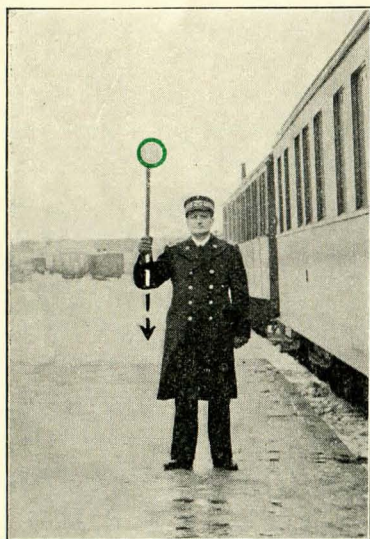
## Nr. 46. „Afgang“ (til Togføreren).

Signalet afgives paa en af følgende Maader:

## a. ved Signalstok.

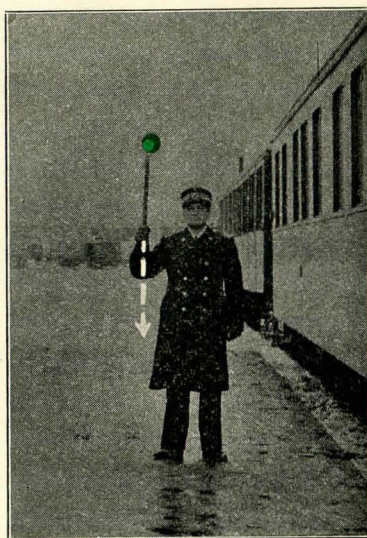
Signalstokken er en kort Stok med hvidmalet, rund Skive med grøn Kant og med en i Midten af Skiven anbragt grøn Lygte.

Ved Dag:



Signalstokken holdes i Vejret med Fladen *vendt mod Togføreren* og *bevæges dernæst lodret nedad.*

I Mørke:



Signalstokken holdes i Vejret med *grønt Lys vendt mod Togføreren* og *bevæges dernæst lodret nedad.*

Til Nr. 46.

Signal Nr. 46 (»Afgang«) tilkendegiver, at Toget skal afgaa. Signalet har kun Betydning for Togføreren og gives af Stationsbestyreren.

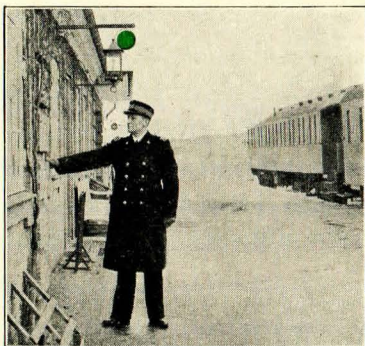
Til Nr. 46 a.

Signal Nr. 46 a. betragtes kun som afgivet i det Øjeblik, Signalstokken bevæges lodret nedad. Samtidig med, at Signalet afgives, raaber Signalgiveren »Afgang«.

Signalet anvendes ikke ved Togafgang paa Stationer, som er udstyret med faste Lysafgangssignaler.

*b. ved Lyssignal fra faste Lygter (grønt Lys).*

Ved Dag og i Mørke:



*Lyset tændt.*

(eventuelt med Angivelse af Kørselsretningen).

*c. ved mundtlig Afgangordre alene.*

*Til Nr. 46 b.*

Signal Nr. 46 b er anbragt ved det Spor, det gælder for, og ved Togafgang fra dette maa kun Lysafgangssignalet anvendes.

Signalet maa ikke anvendes, naar to Tog holder rede til Afgang paa samme Spor, men skal i dette Tilfælde erstattes med mundtlig Afgangstilladelse, dog kun for saa vidt angaar det først afgaaende Tog.

Naar Signal Nr. 46 b af en eller anden Grund ikke kan gives paa en Station, som er udstyret med fast Lysafgangssignal, skal Stationsbestyreren underrette Togføreren herom og give ham mundtlig Afgangordre.



### Nr. 47. „Afgang“ (til Lokomotivføreren).

#### a. Haandsignal.

Ved Dag:

I Mørke:



Togføreren gør Front mod Lokomotivet og *udstrækker den ene Arm vandret.*



Togføreren viser *grønt Lys mod Lokomotivet.*

#### b. Fløjtesignal.

— — — ( — — — — — , — — — — — o. s. v.)

En lang og een eller flere korte Toner.

#### Til Nr. 47.

Signal Nr. 47 (»Afgang«) gives altid ved Haandsignal i Forbindelse med Fløjtesignalet og tilkendegiver for Lokomotivføreren, at Toget skal afgaa.

Antallet af korte Toner i Fløjtesignalet afhænger af, hvilket Tog der skal afgaa. Een kort Tone gælder for det Tog, som har det laveste Tognummer, to korte Toner for det, som har det næstlaveste og saa fremdeles.

Signalet bortfalder, naar Lokomotivføreren tillige er Togfører.



## IX. ELEKTRISKE UNDERRETNINGS- SIGNALER.

Signalerne gives med elektriske Klokkværker eller med Vækkere.

### Nr. 49. „Meldingssignal for Tog i den Retning, som i Køreplanen betegnes med ulige Tognumre“:

1 Gang 5 Slag  
eller  
1 kortvarig Ringning.

### Nr. 50. „Meldingssignal for Tog i den Retning, som i Køreplanen betegnes med lige Tognumre“:

2 Gange 5 Slag  
eller  
2 kortvarige Ringninger.

### Nr. 51. „Togindstillingssignal“:

3 Gange 5 Slag  
eller  
3 kortvarige Ringninger.

### Nr. 53. „Toggangsindstillingssignal“:

3 Gange 5 Slag,  
givet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters  
Mellemrum  
eller  
3 kortvarige Ringninger,  
givet 3 Gange efter hinanden med 5 Minutters  
Mellemrum.

## Til IX.

Hvor elektriske Underretningssignaler anvendes, gives de af Stationerne.

Signalerne Nr. 49 og 50 (Meldingssignalerne) gives umiddelbart forinden Togafgang for at underrette Banepersonalet om, at Tog kan ventes.

For Arbejds- og Hjælpetog, der ikke gaar til næste Station, for Dræsiner af enhver Art og for Troljer gives intet Meldingssignal.

Saaframt Signalerne Nr. 49 og 50 begge gives, forinden det først meldte Tog har passeret vedkommende Banestrækning, eller naar der er ringet for Tog fra den modsatte Side af den, hvorfra Toget kommer, skal Banepersonalet standse det kommende Tog og meddele Lokomotiv- og Togføreren Aarsagen til Standsningen.

Signal Nr. 51 (Togindstillingssignal) betyder, at *det først ventede Tog* er indstillet, og gives i samme Retning som Meldingssignalet for det indstillede Tog.

Signal Nr. 51 anvendes:

Naar et Plan- eller Særtog er aflyst.

Naar Krydsning mellem 2 Tog forlægges, *efter at der er ringet* for det Tog, som oprindeligt skulde have kørt først over vedkommende Banestykke.

Naar et Tog, for hvilket der er ringet, er vendt tilbage fra den fri Bane til den Station, det sidst har forladt, og en Krydsning med et modgaaende Tog henlægges hertil.

Naar et Arbejdstog indstilles, efter at der er ringet for det.

Til de Ledvogterposter, der er forsynet med Telefon, kan i det Omfang, det er gørligt, Meddelelse om skete Togindstillinger gives *telefonisk*.

Signal Nr. 51 benyttes ikke, naar et Tog er aflyst ved

(Fortsættes Side 69.)



**Nr. 54. „Alarmsignal“ (Faresignal):**

6 eller flere Gange 5 Slag  
eller

6 eller flere kortvarige Ringninger.

(Fortsat fra Side 67.)

skriftlig Ordre — herunder Særtogsanmeldelser — med Angivelse af, at Ledbevogtningen er underrettet.

Signal Nr. 51 benyttes heller ikke, naar regelmæssig Drift er aflyst.

Signal Nr. 53 (»Toggangsindstillingssignal«) tilkendegiver, at Banestykket ikke vil blive befaret før Kl. 5<sup>00</sup> næste Morgen.

Signalet anvendes kun, naar regelmæssig Drift er aflyst, og gives da daglig, naar Døgnets sidste Tog har passeret Strækningen indtil næste Station, til hvilken der ringes. Signalet gives aldrig inden Kl. 16. Døgnet regnes i denne Forbindelse fra Kl. 5 til Kl. 5.

Signalet gives i samme Retning som Signal Nr. 49 (»Meldingssignal for Tog i den Retning, som i Køreplanen betegnes med ulige Tognumre«) og aldrig, forinden de forudgaaende med- og modgaaende Tog har forladt den Strækning, hvorover der ringes.

Til de Ledvogterposter, som er forsynet med Telefon, kan i det Omfang, det er gør ligt, Meddelelse om Toggangs Indstilling gives *telefonisk*.

Signal Nr. 54 (Alarmsignal) tilkendegiver, at der paa det paagældende Banestykke er hædt noget usædvanligt, der kan medføre *Fare*, f. Eks. at der ved en Fejl er kommet 2 Tog imod hinanden paa samme Spor. Naar Signalet lyder, skal alle Overkørsler lukkes, Tog standses eller tilbageholdes og underrettes, og Personalet skal anstrenge sig for at opdage og afværge den truende *Fare*.

Signalet maa ikke gives, naar Faren forøges ved Togenes Standsning.

## X. LYDSIGNALER FRA LOKOMOTIVET.

### A. Fløjtesignaler.

#### Nr. 55. „Giv Agt“.

— En lang Tone.

#### Nr. 56. „Brems“.

— — — Tre korte Toner.

#### Nr. 57. „Brems let med Skruebremsen“.

— — — To korte og en lang Tone.

#### Nr. 58. „Løs Bremsen“.

— — To korte Toner.

#### Nr. 59. „Skyd paa“.

— — En lang og en kort Tone.

### Til A.

Om Fløjtesignaler, som under Rangering afgives fra Lokomotivet, se Afsnittet om Rangersignaler.

#### Til Nr. 55.

Signal Nr. 55 (»Giv Agt«) tilkendegiver, at Lokomotivføreren vil henlede Opmærksomheden paa Toget, f. Eks. for at advare Personer, der færdes paa Banen. Naar det gives i skruebremsede Tog, skal Togpersonalet være opmærksom paa, om det skulde blive efterfulgt af Bremsesignal.

Signalet skal altid gives ved »Giv-Agt«-Tavler, men bør i øvrigt kun anvendes i saadanne Tilfælde, hvor Lokomotivføreren finder det nødvendigt.

#### Til Nr. 56.

Signal Nr. 56 (»Brems«) anvendes, naar Togets Fart skal formindskes og betyder, at de betjente Bremsere i Toget skal spændes. Anvendes det gentagne Gange, betyder det Fare, og i saa Fald skal hele det i Toget tjenstgørende Togpersonale uopholdeligt betjene Skruebremsere og Luftbremsere i videst muligt Omfang.

Togpersonalet maa ikke forlade Konduktørventilerne (Bremssehanerne), eventuelt Skruebremsere, før Toget er standset helt.

#### Til Nr. 59.

Signal Nr. 59 (»Skyd paa«) gives ved Togets Afgang af Togmaskinens Lokomotivfører til Underretning for et Skydelokomotiv. Naar dette Signal er opfattet af Føreren paa Skydelokomotivet, skal han samtidig med, at han forsigtig sætter Damp til, gentage Signalet, og først efter at have modtaget dette Signal maa Lokomotivføreren paa Togmaskinen sætte i Gang.



**Nr. 60. „Færdig til Indkørsel“.**

— — — En kort og en lang Tone.

**Nr. 61. „Mandskab til Hjælp“.**

— — — To eller flere lange Toner.

**B. Klokkesignal.****Nr. 62. „Giv Agt“.**

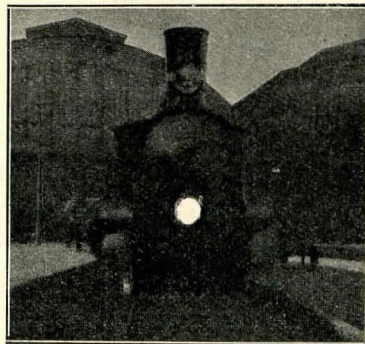
En vedholdende Ringning.

**XI. KENDINGSSIGNALER.****A. Kendingssignaler paa Tog og disses Lokomotiver.****Nr. 63. „Kendingssignal for Plantog“.**

Ved Dag:

I Mørke:

Intet Signal.



*Et hvidt Lys paa Lokomotivet.*

*Til Nr. 60.*

Signal Nr. 60 (»Færdig til Indkørsel«) tilkendegiver, at et Tog foran en Station venter paa Tilladelse til Viderekørsel.

*Til Nr. 62.*

Signal Nr. 62. (»Giv Agt«) tilkendegiver, at Lokomotivføreren (Rangerføreren) vil henlede Opmærksomheden paa Toget for at advare Folk, der færdes paa eller ved Sporet. Signalet anvendes navnlig paa Havnebaner, Havnepladser og lignende Steder.

*Til A.*

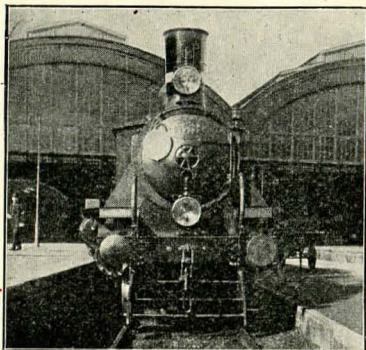
Medfører Lokomotivet ikke Vogne, føres Kendingssignalet paa den Ende, som er forrest i Kørselsretningen. Kendingssignalet flyttes dog ikke, saafremt Lokomotivet paa fri Bane maa føres tilbage.

For Tog, der fremføres af Motorvogne, og for enkeltløbende Motorvogne gælder tilsvarende Bestemmelser.

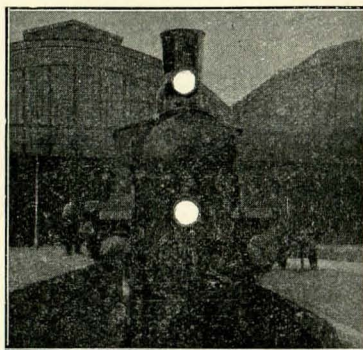
**Nr. 65. „Kendingssignal for Særtog“.**

Ved Dag:

I Mørke:



*En rund, hvid Skive paa Lokomotivet.*

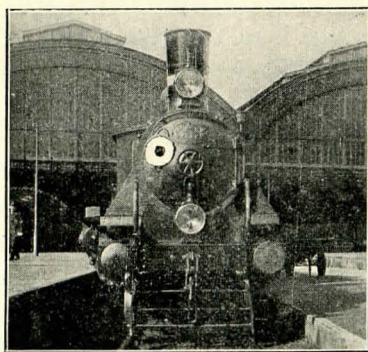


*Et hvidt Lys over et hvidt Lys paa Lokomotivet.*

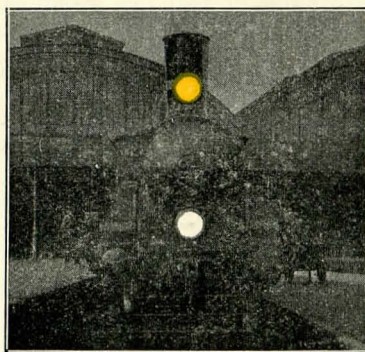
**Nr. 65 A. „Kendingssignal for Arbejds- og Hjælpetog“.**

Ved Dag:

I Mørke:



*En rund, hvid Skive med sort Plet i Midten paa Lokomotivet. Anbringes dog ikke paa Sneplovtog.*



*Et brandgult Lys over et hvidt Lys paa Lokomotivet. Paa Sneplovtog anbringes kun et hvidt Lys.*



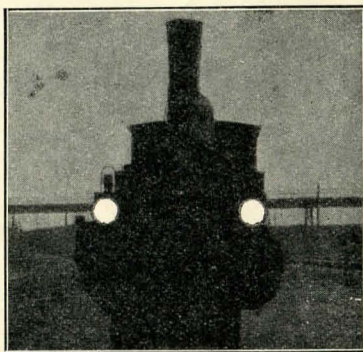
B. Kendings signaler paa Lokomotiver,  
Motorvogne og Traktorer under deres  
Benyttelse til Rangering uden tilsluttende  
Togfremførelse.

**Nr. 66. „Kendingssignal for Rangerlokomotiver“.**

Ved Dag:

I Mørke:

Intet Signal.



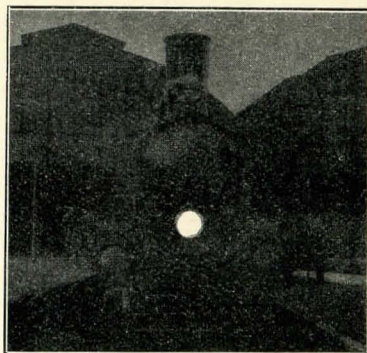
*To hvide Lys i hver Ende.*

**Nr. 67. „Kendingssignal for Toglokomotiver“.**

Ved Dag:

I Mørke:

Intet Signal.



*Et hvidt Lys i hver Ende.*

*Til B.*

Signalerne føres ogsaa paa fri Bane af et Lokomotiv,  
der benyttes som Skydelokomotiv. Naar Skydelokomoti-  
vet ikke gaar med til næste Station, benyttes samme  
Signaler under Tilbagekørslen.

*Til Nr. 67.*

Naar Motorvogne benyttes til Rangering, fører de  
Signal Nr. 67 («Kendingssignal for Toglokomotiver»).

C. Kendingssignal paa Dræsiner  
og Troljer.

**Nr. 68. „Kendingssignal for Dræsiner og Troljer“.**

Ved Dag:

Intet Signal.

I Mørke:

*Rødt Lys saavel fremad  
som bagud.*

*Til C.*

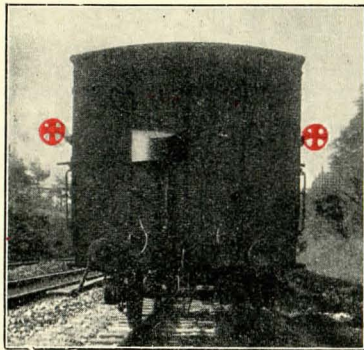
Af Hensyn til Orienteringen kan Motordræsiner des-  
uden føre hvidt Lys, der viser fremad.



## XII. SLUTSIGNALER PAA TOG.

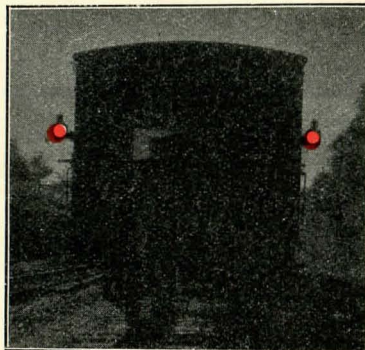
### Nr. 69. „Almindeligt Slutsignal“.

Ved Dag:



Paa hver Side af Togets sidste Køretøj *en gennembrudt, rødmalet Skive.*

I Mørke:



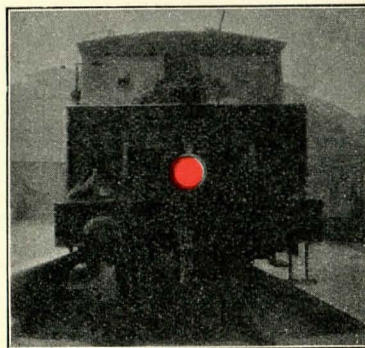
Fra hver Side af Togets sidste Køretøj *et hvidt Lys mod Lokomotivet og et rødt Lys i modsat Retning.*

### Nr. 70. „Slutsignal for enkeltkørende Lokomotiv“.

Ved Dag:

Intet Signal.

I Mørke:



*Et rødt Lys bagud.*

*Til Nr. 69.*

Signal Nr. 69 (»Almindeligt Slutsignal«) er anbragt paa bageste Ende af Togets sidste Køretøj.\*) Enkeltkørende Motorvogn regnes som Tog.

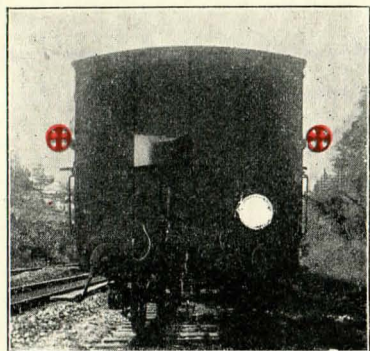
\*) Bestemmelsen om, at Slutsignalet skal anbringes paa bageste Ende af Vognen, gennemføres, efterhaanden som de paa-gældende Vogne forsynes med 4 Slutsignalholdere, hvilket se- nest skal ske ved førstkommende Revision af Vognene.



### XIII. UNDERRETNINGSSIGNALER PAA TOG.

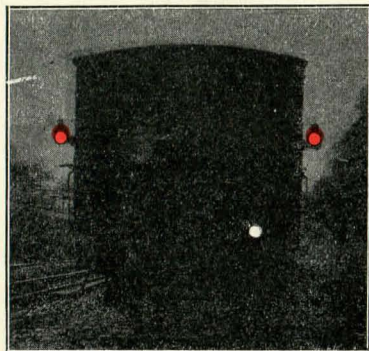
#### Nr. 72. „Særtog kommer i samme Retning“.

Ved Dag:



*En rund, hvid Skive bag  
paa sidste Køretøj.*

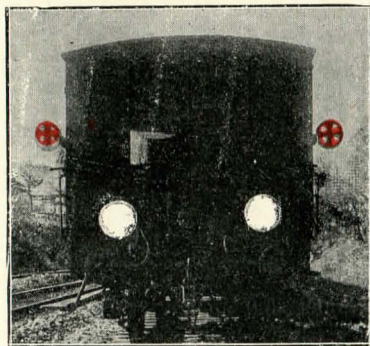
I Mørke:



*Et hvidt Lys bag paa sid-  
ste Køretøj.*

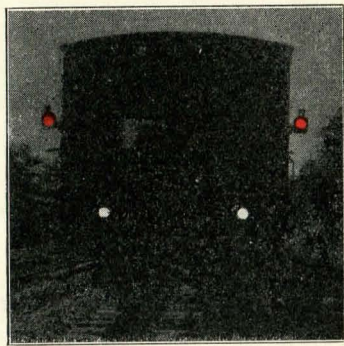
#### Nr. 73. "Særtog kommer i modsat Retning".

Ved Dag:



*To runde, hvide Skiver bag  
paa sidste Køretøj.*

I Mørke:



*To hvide Lys bag paa sid-  
ste Køretøj.*

#### Til XIII.

Underretningssignalerne overflødiggor ikke Anven-  
delsen af Slutsignaler.

#### Til Nr. 73.

Ved Krydsningsforlægning mellem et forsinket Sær-  
tog og et andet Tog fører det sidstnævnte Tog Signal  
Nr. 73, selvom Særtoget herved bliver signaleret to  
Gange.

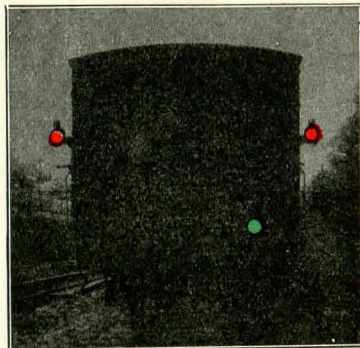


**Nr. 74. „Toget overhales”.**

Ved Dag:

I Mørke:

Intet Signal.

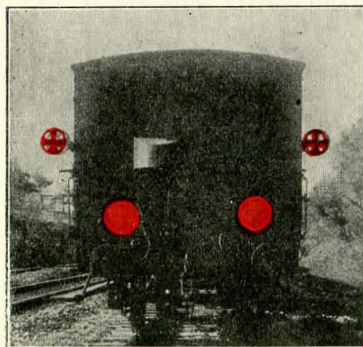


*Et grønt Lys bag paa  
sidste Køretøj.*

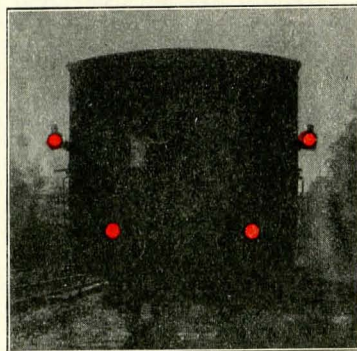
**Nr. 75. „Arbejdstoget (Skydelokomotivet) gaar ikke til næste Station”.**

Ved Dag:

I Mørke:



*To runde, røde Skiver bag  
paa sidste Køretøj.*



*To røde Lys bag paa sidste  
Køretøj.*

*Til Nr. 74.*

Signalet tilkendegiver, at det holdende Tog skal overhales.

Signalet vises paa Overhalingsstationen mod Tog, som ikke forud er underrettet om, at Overhaling skal finde Sted paa Stationen.

Signalet vises dog altid ved Overhaling paa ubetjent Station.

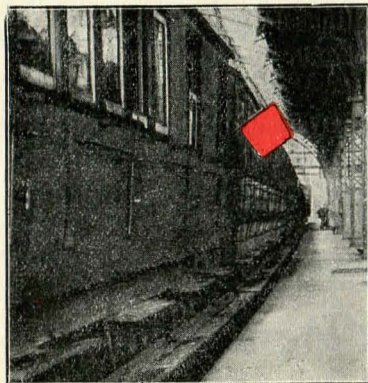
*Til Nr. 75.*

Signalet tilkendegiver, at Arbejdstoget (Skydelokomotivet) ikke gaar til næste Togfølgestation. Fra et Skydelokomotiv vises det dog kun, naar Lokomotivet kører ud over Stationsgrænsen.



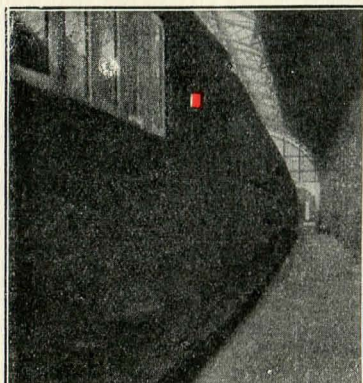
**Nr. 77. „Flytning af Vogne forbudt“.**

Ved Dag:



*Rødt Flag vist fra begge Sider af en Vogn i Toget.*

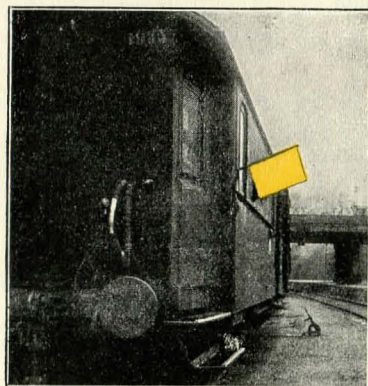
I Mørke:



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

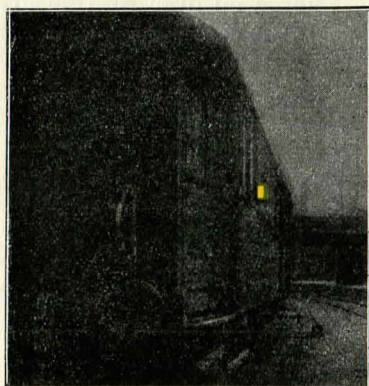
**Nr. 78. „Ranger forsigtigt med Postvognen“.**

Ved Dag:



*Brandgult Flag vist fra begge Sider af en Postvogn.*

I Mørke:



*Brandgult Lys vist fremad og bagud fra begge Sider af en Postvogn.*

*Til Nr. 77.*

Hvor Signal Nr. 77 (»Flytning af Vogne forbudt«) anvendes, tilkendegiver det, at Toget under ingen Omstændigheder maa sættes i Bevægelse, samt at Rangering henimod den Del af Toget, hvori den paagældende Vogn befinder sig, skal foregaa med stor Forsigtighed.

Signalet gives under Togenes Ophold ved Perron fra Kedelvogne, som vandforsynes, fra Akkumulatorvogne under Opladning og fra Vogne, under hvilke der arbejdes.

Signalet anbringes af Togpersonalet, men kan dog bortfalde, naar der paa anden Maade er tilvejebragt Sikkerhed mod Vognenes Flytning.

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

*Til Nr. 78.*

Hvor Signal Nr. 78 (»Ranger forsigtigt med Postvognen«) anvendes, tilkendegiver det, at der opholder sig Postpersonale i Vognen, hvorfor Rangering med eller mod denne skal ske med Forsigtighed.

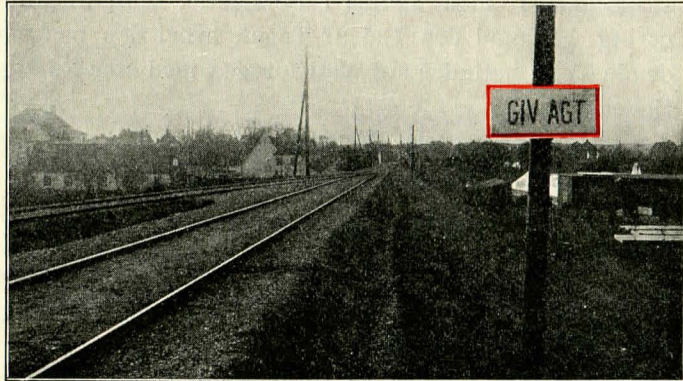
Signalet anvendes ikke fra Postvogne, der er indlemmet i Tog.

Signalet anbringes af Postpersonalet.



## XIV. FASTE MÆRKER.

## Nr. 79 a. „Giv Agt“ Mærke.



*En rektangulær, hvid Plade, 28 × 60 cm med 1 cm rød Rand og med Paaskrift »Giv Agt« i 17½ cm høje rødmalede Bogstaver.*

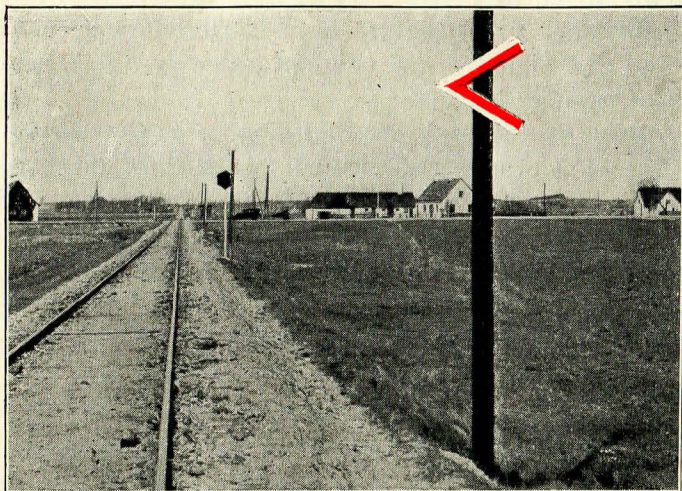
*Til Nr. 79 a.*

Mærket, der er anbragt paa en Mast paa Banens højre Side tæt op til Profilet og i en Højde af 2 à 2,5 m over Skinnetop, tilkendegiver, at Lokomotivføreren altid skal give Signal Nr. 55 (Fløjtesignal »Giv Agt«), naar han passerer Mærket.

Hvor Mærket paabyder Fløjtning for en Overkørsel i Henhold til Ordensreglementets § 44, skal det anbringes i en Afstand af 100—165 m foran Overkørslen. Ved Stationer eller Trinbrætter, hvor Lokomotivet ved Afgang kan befinde sig mellem Mærket og Overkørslen, skal Mærket gentages i passende Afstand foran Overkørslen.



**Nr. 79 c. Kendingsmærke og Kontrollys for Overkørsler med automatiske Lyssignaler.**



Kendingsmærket er en V-formet Figur med en Topvinkel paa  $60^\circ$  og er anbragt med Spidsen vendende ind imod Sporet. Hver Flig er 75 cm lang med en 10 cm bred, rød Stribe indvendig og en 10 cm bred, hvid Stribe udvendig. Kontrollyset viser hvidt Blinklys mod Toget. Lanternen er forsynet med en sekskantet, sort Baggrundsskærm.

**Nr. 80. „Kendingsmærke for Overkørsler, hvis Led eller Bomme til Tider er ubetjent“.**

En  $1 \text{ m}^2$  stor rektangulær eller kvadratisk, hvid Skive.

*Til Nr. 79 c.*

Kendingsmærket er anbragt paa en Mast paa Banens højre Side tæt op til Profilet, i en Højde af 2 à 2,5 m over Skinnetop og i en Afstand af 40—100 m foran Kontrollyset. Kontrollyset er anbragt paa en særlig Stang 140—165 m foran den paagældende Overkørsel. Paa Stationer kan Kontrollyset gentages, medens Kendingssignalet dog ikke gentages.

Kontrollyset angiver, at det automatiske Lyssignal mod Vejen fungerer.

Kendingsmærket tilkendegiver, at Lokomotivføreren, naar Kontrollyset ikke brænder, og han ikke kan overse, at Vejen er fri for Færdsel, skal give Signal Nr. 55 (Fløjtesignalet »Giv Agt«), naar han passerer Mærket. Fløjtesignalet skal gives uafbrudt, indtil Overkørslen er naaet, og Bremserne skal sættes i Virksomhed.

For skruebremsede Tog skal Lokomotivføreren først afgive Signal Nr. 56 (Fløjtesignalet »Brems«) og derefter Signal Nr. 55, indtil Overkørslen er naaet.

*Til Nr. 80.*

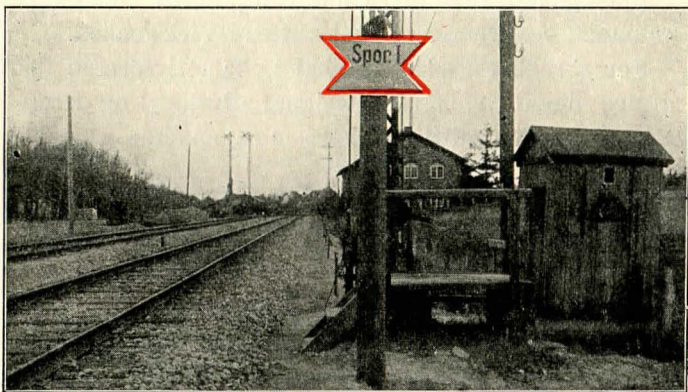
Kendingsmærket, der er anbragt med den ene Sidelinie lodret paa Banens højre Side tæt op til Profilet, tilkendegiver for Lokomotivføreren, at Toget i et Tidsrum, hvor Overkørslen er ubevogtet, skal bringes til Standsning foran Overkørslen og derpaa med Forsigtighed rangeres over denne.

Kendingsmærket er anbragt 600 m foran den paagældende Overkørsel.



**Nr. 82. „Stationsmærke“.**

En kvadratisk, hvid Plade med Sidelinie 48 cm.



En aflang, hvid Skive med rød Kant, forsynet med Indskæring i begge Ender.

*Til Nr. 82.*

En Stations eller et Trinbræts Grænse angives til hver Side ved Mærke Nr. 82. Mærket anbringes med den ene Diagonal lodret og i en Højde af 2 à 2,5 m over Skinnetop enten paa selve Indkørselssignalmasten eller paa en Stang. Paa Stationer og paa Trinbrætter med Sidespor anbringes Mærket mindst 100 m foran det yderste Sporskifte.

Paa Trinbrætter uden Sidespor anbringes Mærket mindst 100 m fra den nærmeste Ende af Perronen.

Ved Sidespor paa fri Bane, hvor Krydsning kan foretages, skal der være anbragt Stationsmærker.

*Til Nr. 83.*

Mærket tilkendegiver, at Indkørslen paa en eller flere af Stationens Togveje skal ske med Forsigtighed, da der kun er ringe Sporlængde fra Togets normale Standningssted til et paafølgende Farepunkt (Stoppere, Berøring med fjendtlige Togveje o. l.).

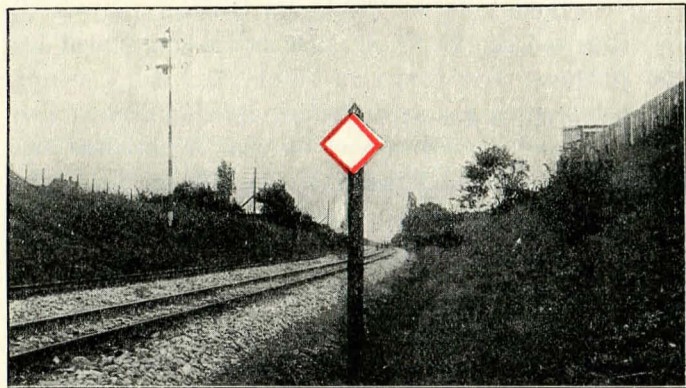
Paa Mærket er det eller de Spor, for hvilke det gælder, angivet med sorte Tal. Hvor ingen Sporangivelse findes, gælder Nedsættelsen samtlige Indkørselstogveje.

For skruebremsede Tog og for luft- og skruebremsede Tog, maa Hastigheden ved Passage af Stationsgrænsen i intet Tilfælde overskride 30 km/T., naar Indkørslen sker til farlig Togvej.

Mærket anbringes ved Stationsmærket.

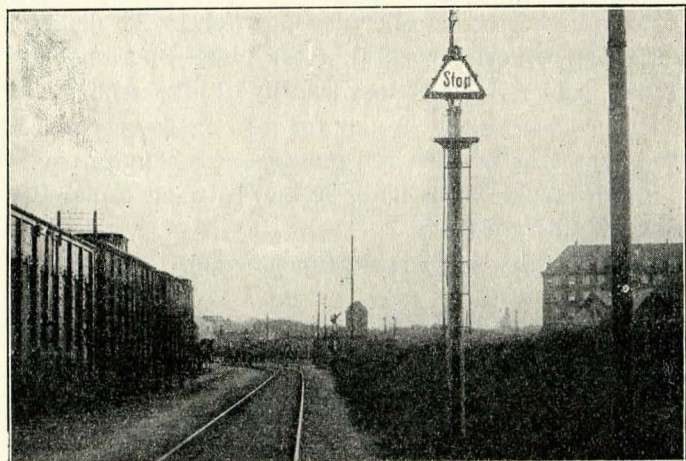


### Nr. 84. „Rangergrænsemærke“.



En kvadratisk, hvid Plade med rød Rand og med Side-  
linie 48 cm.

### Nr. 85. „Stopmærke for indkørende Tog“.



En trekantet, hvid Flade med Paaskrift »Stop«.

### Til Nr. 84.

Mærket anbringes inden for Stationsmærket med den ene Diagonal lodret og i en Højde af 2 à 2,5 m over Skinnetop. Den hvide Side vender mod Stationen (Trinbrættet med Sidespor), og den mod den frie Bane vendende Side skal være mørkfarvet. Mærket angiver den Grænse, hvortil Rangering i Stationens Hovedspor maa finde Sted.

Hvor den tilladte Kørehastighed er 60 km i Timen eller derover, skal Afstanden mellem Stationsmærket og Rangergrænsemærket være mindst 30 m.

### Til Nr. 85.

Hvor Mærket er opstillet paa Stationer, tilkendegiver det, hvor langt et indkørende Tog maa køre frem i Togvejen.

Mærket er opstillet til højre for Togvejen og bestaar af en trekantet Lygte med transparent Flade mod Tøget. Lygten holdes tændt i Mørke.



**Nr. 86. „Frispormærke“.**

Et rødt og hvidt Mærke.

## XV. SIGNALER MELLEM TOG- PERSONALET OG LOKOMOTIVPERSONALET.

**Nr. 87. „Der skal standses ved Trinbrættet“.**

Ved Dag:

Togbetjenten bevæger synligt for Lokomotivføreren den udstrakte Arm gentagne Gange op og ned.

I Mørke:

Togbetjenten viser *brandgult Lys mod Lokomotivet.*

**Nr. 88. „Der skal ikke standses ved Trinbrættet“.**

Ved Dag:

Togbetjenten viser synligt for Lokomotivføreren den ene Arm udstrakt vandret.

I Mørke:

Togbetjenten viser *grønt Lys mod Lokomotivet.*

*Til Nr. 86.*

Mærket anbringes mellem sammenløbende Spor og tilkendegiver, hvor langt et Køretøj (Pufferne) kan føres frem paa det ene Spor uden at hindre den frie Anvendelse af det andet Spor.

Mærket bestaar af en aflang Klods, een eller to Porcelænsklokker eller lignende.

*Til Nr. 87 og 88.*

Naar et Tog nærmer sig et Trinbræt, ved hvilket det efter Køreplanen kun skal standse, for saa vidt der er rejsende eller Gods at optage eller afsætte, afgiver Lokomotivføreren, saafremt Signal Nr. 14 »Rejsende eller Gods at optage« ikke vises fra Trinbrættet, Signal Nr. 55 »Giv Agt«. Derefter gives af Togbetjenten fra Kørselsretningens højre Side eller i en Kurve fra dennes indvendige Side Signal Nr. 87 eller 88, som Lokomotivføreren, naar han har forstaaet Signalet, besvarer med et kort Fløjt.

Signalgivningen mellem Tog- og Lokomotivpersonalet bortfalder dog, saafremt Lokomotivføreren forud er underrettet om, hvorvidt der er rejsende eller Gods at afsætte.



## Signaleringsforskrifter.



## XVI. SIGNALGIVNING FOR IND-, UD-, GENNEM- OG FORBIKØRENDE TOG.

### A. Indkørsel.

Signalgivning for Indkørsel maa først foretages, naar Tog ventes.

For saa vidt Signalerne ikke indstilles samtidigt, skal Indstillingen ske i følgende Orden i det Omfang, de paagældende Signaler forefindes:

Indkørselssignalet stilles paa »Kør«.

Det fremskudte Signal stilles paa »Hovedsignalet viser »Kør« eller »Kør igennem«.

Naar Toget er standset paa Stationen, skal Signalerne uopholdelig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, eller naar det vides, at Toget ikke er afgaaet fra nærmest bagved liggende Station eller Holdested, maa Signalerne tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt. Signalerne tages tilbage i modsat Orden af den, hvori de stilles.

Saafremt det under et planmæssigt standsende Togs Indkørsel vil være nødvendigt at holde Indkørselssignalet paa »Stop«, hvilket f. Eks. altid skal ske, naar Toget skal tages ind paa belemret Spor, eller Lokomotivføreren skal have Underretning om ændret Sporbenyttelse, skal Toget rangeres ind.

Saafremt et ellers planmæssigt gennemkørende Tog skal standses paa Stationen, sker dette ved følgende Signalgivning:

Der vises Signal Nr. 1 (»Stop«) fra Indkørselssignalmasten og først naar Lokomotivføreren har givet Signal



Nr. 60 (»Færdig til Indkørsel«), forandres Signalet til Nr. 2 (»Kør«). Stationsbestyreren viser derefter Signal Nr. 28 (Haandsignal »Stop«) mod Toget samtidig med, at der fra Udkørselssignalet — hvis et saadant forefindes — vises Signal Nr. 1 (»Stop«). Haandsignalet skal i dette Tilfælde vises om Dagen med Flag og i Mørke med Lygte i eller ved det Spor, hvorpaa Toget kører ind.

Saafremt et ellers planmæssigt gennemkørende Tog skal standses paa Stationen, fordi det skal tages ind paa belemret Spor, eller fordi Lokomotivføreren skal have Underretning om ændret Sporbenyttelse, skal Toget rangeres ind.

Saafremt Indkørselssignalet midlertidig er utjenstdygtigt, saaledes at det kun kan vise Signal Nr. 1 (»Stop«), skal alle Tog rangeres ind.

Saafremt Indkørselssignalet midlertidig er utjenstdygtigt, saaledes at det kun kan vise et af Kørsignalerne (Signal Nr. 2 eller Nr. 3), eller naar Indkørselssignalet midlertidig er fjernet eller ugyldiggjort, skal der uafbrudt — ogsaa uden for Togtid — være posteret en Mand 600 m foran Signalet eller dettes Plads for at vise Signal Nr. 28 (Haandsignal »Stop«) og give Toget fornøden Underretning. Toget skal rangeres ind. Endvidere gives der altid, hvor det er muligt, Toget Underretning paa forudgaaende Station.

## B. Udkørsel.

Signalgivning for Udkørsel maa først foretages, umiddelbart forinden det kan tillades et holdende Tog at forlade Stationen.

Efter at Stationsbestyreren dernæst har givet Signal Nr. 46 (»Afgang«), giver Togføreren Signal Nr. 47 (»Afgang«).

Naar Toget har passeret saavel Udkørselssignalet som Stationens yderste Sporskifte, skal Signalerne uopholdelig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, maa Signalerne under Togets Udkørsel tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt.

Saafremt et Tog holder saaledes paa en Station, at de for dette Togs Udkørsel gældende Signaler ikke kan ses fra Lokomotivet, skal Toget enten rangeres ud eller have skriftlig Udkørselstilladelse.

Saafremt et Udkørselssignal er i Uorden eller midlertidigt fjernet, men ikke naar det efter forudgaaende Meddelelse er ugyldiggjort, skal Toget rangeres ud.

Afgivelse af skriftlig Udkørselstilladelse maa ske, inden Afgangordre gives. Udkørselstilladelsen afgives af Stationsbestyreren til Togføreren og af denne til Lokomotivføreren.

Aflleveringen af Udkørselstilladelsen erstatter da Stationsbestyrerens Afgangstilladelse, medens Togførerens Afgangssignal bortfalder.

## C. Gennemkørsel.

Signal for Gennemkørsel maa kun gives til Gennemkørselssporet, og først naar Toget ventes.

For saa vidt Signalerne ikke indstilles samtidigt, skal Indstillingen ske i følgende Orden i det Omfang, de paagældende Signaler forefindes:

Udkørselssignalet stilles paa »Kør«.

Indkørselssignalet stilles paa »Kør igennem«.

Det fremskudte Signal stilles paa: »Hovedsignalet viser »Kør« eller »Kør igennem«.

Naar Toget har passeret saavel Udkørselssignalet som Stationens yderste Sporskifte, skal Signalerne uophol-



delig bringes tilbage i Normalstillingen, og kun naar Fare foreligger, eller saafremt det vides, at Toget ikke er afgaaet fra nærmeste, bagved liggende Station eller Holdsted, maa Signalerne tages tilbage forinden ovennævnte Tidspunkt. Signalerne tages tilbage i modsat Orden af den, hvori de stilles.

Skal et Tog køre igennem en Station, hvis Indkørsels-signal ikke er udstyret med Gennemkørselsarm, vises Signal Nr. 2 (»Kør«) fra Indkørselssignalmasten og Signal Nr. 29 (Haandsignal »Kør«). Haandsignalet kan paa Stationer med Centralaflaasning eller med dobbelt aflaaede Sporskifter i Togvejen vises fra Perronen. Paa Stationer uden Centralaflaasning eller paa Stationer, hvis Centralaflaasning er aflyst, og paa Stationer, der ikke har dobbelt aflaaede Sporskifter i Togvejen, skal Haandsignalet vises fra yderste, modgaaende Sporskifte.

Naar Signalgivning for Gennemkørsel ikke kan finde Sted, fordi der ikke kan vises »Kør« fra Udkørselssignalet, eller fordi Indkørselssignalet midlertidig er utjenstedygtigt, skal de i Afsnit A og B givne Regler for Togs Ind- og Udkørsel under saadanne Forhold bringes til Anvendelse.

#### D. Signalgivning paa Billetsalgssteder og Trinbrætter.

Naar et Tog nærmer sig et Billetsalgssted eller Trinbræt, hvor Standsning kan ske efter Behov, og Lokomotivføreren ikke i Forvejen har modtaget Oplysning om, hvorvidt der er rejsende eller Gods at afsætte, kan han skaffe sig Oplysning herom ved at give Signal Nr. 55 »Giv Agt«. Bliver dette Signal derefter besvaret med Signal Nr. 88 »Der skal ikke standses ved Trinbrættet«,

kan han fortsætte Kørslen, saafremt der ikke ved Billetsalgsstedet eller Trinbrættet er rejsende eller Gods at optage.

Besvares Signalet derimod ikke, skal Lokomotivføreren bringe Toget til Standsning.

Har Toget været standset paa Signal Nr. 14 »Rejsende eller Gods at optage«, skal Togføreren paase, at Signalet er taget tilbage, forinden Togets Afgang.



XVIII. STANDSNING AF TOG VED  
HAAND- OG STANDSIGNALER  
og  
DÆKNING AF SPOR, SOM IKKE MAA  
BEFARES.

A. Paa fri Bane.

Naar der er Fare ved at lade et Tog passere, skal Toget standses.

Saadan Fare foreligger:

naar Alarmsignal »Fare« er modtaget,

naar fjendtlige Togbevægelser maa befrygtes — f. Eks., naar der er ringet for Tog fra den modsatte Side af den, hvorfra Toget ventes, eller naar et Tog, der ikke er kendetegnet som Arbejds- eller Hjælpetog, følger efter et andet Tog paa samme Spor med saa kort Afstand, at det forreste af Togene ikke kan antages at have forladt Banestykket (d. v. s. er kørt ind paa næste Station),

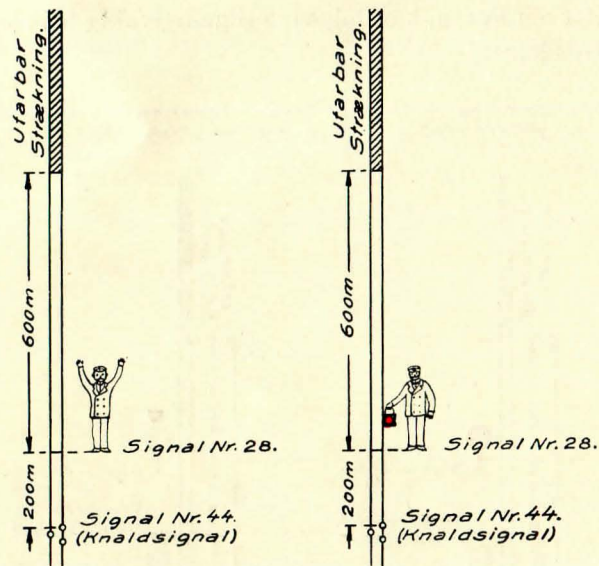
naar Fejl ved Toget gør dets Viderekørsel uforsvarlig,

naar Sporet er ufarbart — f. Eks. ved Dæmningsskred, Nedbrud af Tog, belemrede Vejoverkørsler o. lign..

I Almindelighed anvendes følgende Signalgivning:

Ved Dag  
i sigtbart Vejr.

I Mørke  
og i usigtbart Vejr.



Signal Nr. 28 (Haandsignal »Stop«) vises mod Toget. Signalet skal, hvor det er gørligt, suppleres med Knaldsignal 200 m foran Haandsignalet. Naar et særligt Farested findes, skal Signalet vises 600 m foran dette.

Signalet skal vises fra det Øjeblik, Toget er i Sigte, indtil det er standset, hvorefter Signalgiveren skal skynde sig hen til Togets Lokomotiv og meddele Lokomotiv- og Togføreren Aarsagen til Standsningen. Signalgiveren maa ikke fjernes fra sin Post, forinden der er modtaget Meddelelse om, at der er draget fornøden Omsorg for, at intet Tog kører ind paa Strækningen uden at være underrettet om Faren, og der derefter er udsat Standsignaler — jfr. nedenfor.

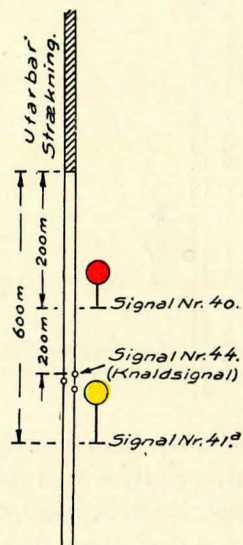
Foretages Standsningen i Nærheden af et for Toget



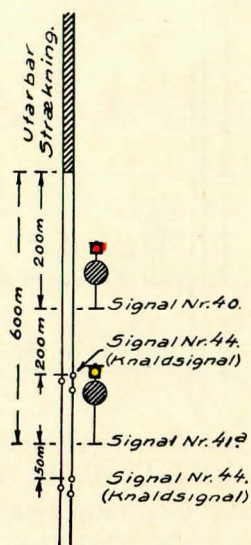
gældende Hovedsignal, skal Signalposten underrettes, saafremt dette er muligt, og Signalet holdes paa »Stop«.

Skal et Tog standses, fordi Sporet er ufarbart, og er der modtaget Meddelelse om, at Togene er forud underrettet om Faren, kan følgende Signalgivning bringes til Anvendelse:

Ved Dag  
i sigtbart Vejr.



I Mørke  
og i usigtbart Vejr.



Signal Nr. 40 (Standsignal »Stop«) opstilles til højre for Sporet set fra Toget 200 m foran Farestedet og suppleres med Knaldsignal 200 m foran Standsignalet. Signal Nr. 41 a (Standsignal »Forsigtig«) opstilles til højre for Sporet 600 m foran Farestedet og suppleres i Mørke og i usigtbart Vejr med Knaldsignal 50 m foran Standsignalet. Mod kommende Sneplovtog skal Knaldsignal ogsaa udlægges i sigtbart Vejr.

En ufarbar Strækning skal ogsaa udenfor Togtid være dækket paa en af de ovenfor beskrevne Maader.

## B. Paa Stationer.

Naar et Sporstykke er i en saadan Tilstand, at det er forbundet med Fare at lade Tog- og Rangerbevægelser foregaa over dette, skal Farestedet afmærkes saaledes:

Signal Nr. 40 (Standsignal »Stop«) opstilles til den eller de Sider, hvorfra Tog kan komme, 50 m fra Farestedet, hvilken Afstand dog kan afkortes, hvor Forholdene gør det nødvendigt.

Findes Farestedet mellem Stationsmærket og Indgangssporskiftet, skal denne Afmærkning dog kun anvendes ind imod Stationen, medens Farestedet mod den fri Bane foruden ved Indkørselssignalet dækkes ved Signalgivning og Afmærkning, som foreskrevet paa fri Bane.

Er Sporstykket ufarbart, fordi der paa dette henstaar Vogne, der er løftede, eller under hvilke der arbejdes, skal samme Afmærkning bringes til Anvendelse, saafremt de paagældende Vogne ikke er indlemmet i Tog.

Er Sporstykket ikke ved Spigring, Boltning og Aflaasning afspærret fra al Toggang, skal Indkørselssignalet holdes paa »Stop«, og Toget rangeres ind.



## XIX. DÆKNING AF SPOR, DER KUN MAA BEFARES MED NEDSAT KØRE- HASTIGHED.

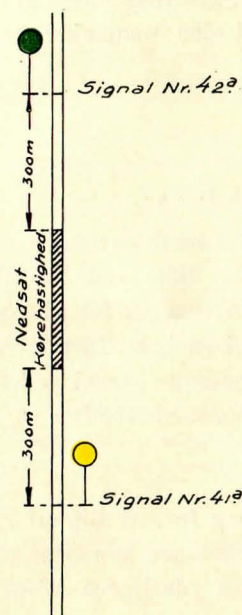
### A. Paa fri Bane.

For Hastighedsnedsættelser paa fri Bane kommer følgende Regler til Anvendelse:

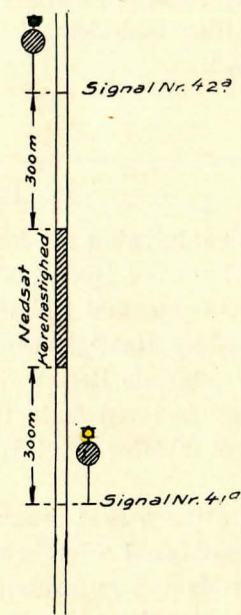
1. Saafremt Signalgiveren ikke har modtaget Meddelelse om, at Togene er forud underrettet om den paa-budte Nedsættelse af Kørehastigheden, skal Toget stand-ses i Overensstemmelse med Reglerne i Afsnit »Stand-sning af Tog ved Haand- og Standsignaler og Dækning af Spor, som ikke maa befares«, hvorefter Signalgiveren skal skynde sig hen til Togets Lokomotiv og give Loko-motiv- og Togfører fornøden Underretning.

2. Saafremt Signalgiveren derimod har modtaget Med-delelse om, at Togene forud er underrettet om den paa-budte Nedsættelse af Kørehastigheden, anvendes saavel i Togtid som udenfor Togtid følgende Signalgivning:

Ved Dag  
i sigtbart Vejr.



I Mørke  
og i usigtbart Vejr.



Signal Nr. 41a (Standsignal »Forsigtig«) opstilles paa højre Side af Sporet set fra Toget 300 m foran det paagældende Sporstykke.

Signal Nr. 42 a (Standsignal »Kør«) opstilles 300 m bagved det paagældende Sporstykke. Signalet kan op-stilles paa Banens venstre Side, idet man benytter Bag-siden af Skiven i det Standsignal »Forsigtig«, som gæl-der for den modsatte Køreretning.

Ved faste Hastighedsnedsættelser, d. v. s. Hastigheds-nedsættelser, der strækker sig over mindst en Køre-plansperiode, anvendes Signalerne Nr. 41b og 42b med de samme Signalopstillinger, som ovenfor angivet.

Hvor fast Hastighedsnedsættelse er etableret udeluk-



kende i Anledning af, at en ubevogtet Niveauoverkørsel ikke maa passeres med Strækningens maksimalt tilladte Kørehastighed, kan Signal Nr. 42b (Standsignal »Kør«) opstilles umiddelbart bagved den paagældende Overkørsel.

## B. Paa Stationer.

Signalgivning for forsigtig Kørsel anvendes som Regel kun ved Sporstykker, som ikke ved Boltning og Aflaasning samt Spigring er afspærret for al Toggang.

Gælder Hastighedsnedsættelsen hele Stationen, kommer følgende Regler til Anvendelse saavel ved midlertidige som ved faste Hastighedsnedsættelser og saavel i som udenfor Togtid:

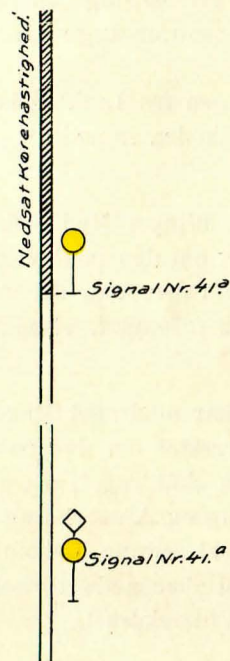
Stationen skal drage Omsorg for, at Signal Nr. 41b (Standsignal »Forsigtig«) anbringes paa Stationsmærkets Mast. Der foretages ingen yderligere Afmærkning eller Signalgivning.

Gælder Hastighedsnedsættelsen ikke hele Stationen, men kun for visse Togveje eller for Dele af disse, kommer følgende Regler til Anvendelse saavel i som udenfor Togtid:

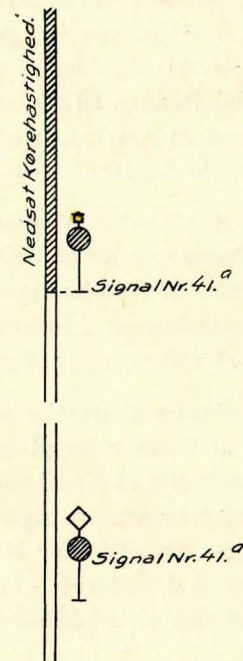
Ved midlertidige Hastighedsnedsættelser skal Stationen drage Omsorg for, at Signal Nr. 41 a (Standsignal »Forsigtig«) anbringes paa Stationsmærkets Mast. Signalet skal saavel ved Dag som i Mørke kun vises som Dagsignal.

De paagældende Sporstykker afmærkes i øvrigt paa følgende Maade:

Ved Dag  
i sigtbart Vejr



I Mørke  
og i usigtbart Vejr.



Signal Nr. 41a (Standsignal »Forsigtig«) opstilles paa Sporets højre Side ved Begyndelsen af Sporstykket.

Den nedsatte Kørehastighed er normalt gældende til Stationsgrænsen. Skal den undtagelsesvis ophøre forinden, opstilles Standsignal Nr. 42a »Kør« paa det Sted, hvor normal Kørehastighed maa genoptages ved Lokomotivets Passage.

De ovenfor angivne Regler for Sporets Afmærkning og Dækning kan ogsaa bringes til Anvendelse udenfor egentlige Togveje, f. Eks. paa Havnespor, lange Ranger-spør o. lign., hvor det skønnes nødvendigt at begrænse Kørehastigheden.



Ved faste Hastighedsnedsættelser, d. v. s. Hastighedsnedsættelser, der strækker sig over mindst en Køreplansperiode, anvendes Signal Nr. 41b og 42b med de samme Signalopstillinger som ovenfor angivet for Signal Nr. 41a og 42a.

Med Hensyn til Signalgivningen fra Indkørselssignalet paa en Station, hvor Hastigheden er nedsat, gælder følgende Regler:

1. Saafremt Stationen har modtaget Meddelelse om, at Togene er forud underrettet om den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden, kan der, naar ovennævnte Signalering og Afmærkning er foretaget, vises Mastesignal »Kør« mod Toget.

2. Saafremt Stationen ikke har modtaget Meddelelse om, at Togene forud er underrettet om den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden, skal Toget, selv om den ovenfor beskrevne Signalgivning og Afmærkning er foretaget, standses for Mastesignal »Stop«. Lokomotivføreren skal underrettes om Hastighedsnedsættelsen, forinden der gives Tilladelse til Viderekørsel.

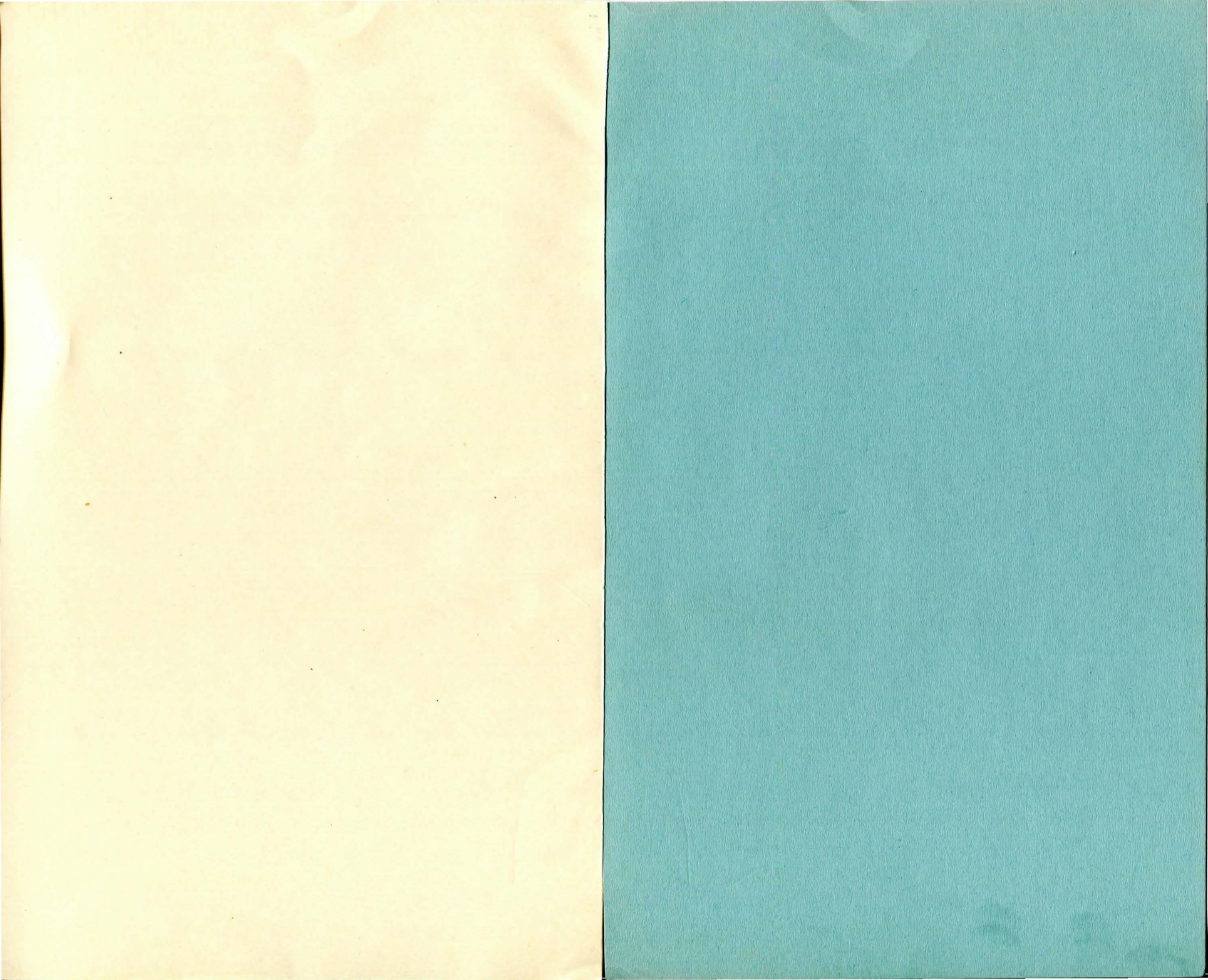
Nærværende Reglement sættes herved i Kraft som gældende for samtlige i Drift værende Privatbaner fra den 1. Oktober 1936.

Ministeriet for offentlige Arbejder, den 30. Juni 1936.

*Fisker.*

*/ Ch. Buchwald.*







## TILLÆG I

til

### Signalreglement for Privatbanerne.

#### Afsnit IV: Haandsignaler.

Efter Underafsnit C. Haandsignal for Sporskiftning indføjes følgende:

#### D. Haandsignaler for Bremseprøver.

##### Nr. 37. „Bremseprøvesignal“.

Ved Dag:

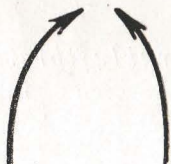
Signalgiveren løfter *den ene Arm lodret i Vejret.*

I Mørke:

Signalgiveren bevæger *hvidt Lys i en Kreds.*

##### Nr. 38. „Bremse med Trykluftbremse“.

Ved Dag:



Signalgiveren løfter *begge Arme i Vejret og slaar Hænderne sammen over Hovedet.*

I Mørke:



Signalgiveren fører *hvidt Lys fra neden i en Halvbue til højre op over Hovedet og derefter hurtigt lodret ned.*

##### Nr. 39. „Løs Trykluftbremse“.

Ved Dag:

Signalgiveren udstrækker *begge Arme vandret.*

I Mørke:

Signalgiveren giver *en Række Blink med hvidt Lys hurtigt efter hinanden ved at dreje Lygten.*



## TILLÆG II

*til Signalreglement for*

PRIVATBANERNE AF 30. JUNI 1936

Afsnit XII. Slutsignaler paa Tog.

Efter Signal Nr. 70 „Slutsignal for enkeltkørende  
Lokomotiv” tilføjes:

Nr. 71. „Slutsignal for Skinnebusmateriel”.

Ved Dag:

I Mørke:

En rund, rød Skive bagud,      Et rødt Lys bagud.  
eller et rødt Lys bagud.

Dette Tillæg træder i Kraft straks.

Ministeriet for offentlige Arbejder, d. 27. Marts 1947.

P. M. V.

Palle Christensen.

*Birger Johannsen.*





# TILLÆG III

## *til signalreglement for*

PRIVATBANERNE AF 30. JUNI 1936

Pag. 91, ad nr. 79 c, udgår og erstattes af følgende:

„Mærket, som er anbragt ca. 350 m foran en vejoverkørsel med advarselssignaler, tilkendegiver, når det bagved mærket værende kontrollys for advarselssignalet ikke viser hvidt blinklys, altså enten når det er slukket, eller når det viser fast lys,

1. at lokomotivføreren skal give signal nr. 55 („Giv agt“) fra mærket passerer og indtil overkørslen er passeret, og
2. at toget skal bringes til standsning foran overkørslen, såvidt dette overhovedet er muligt, og derefter føres forsigtigt over denne under stadig afgivelse af lydsignaler.

Hjælpe- og ambulancetog kan føres forbi overkørslen uden at bringes til standsning, men der skal også i sådanne tilfælde gøres kraftig brug af lydsignaler. For skruebremsede tog skal lokomotivføreren afgive signal nr. 56 („Brems“), før signal nr. 55 afgives.

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

Bliver en station underrettet om, at et automatisk lyssignal er ude af funktion eller i uorden, skal den foranledige, eventuelt gennem en tidligere togfølgestation (såvidt muligt en holdestation), at lokomotivføreren for de tog, der passerer strækningen, skriftlig bliver underrettet herom med angivelse af, i hvilken kilometerafstand den pågældende overkørsel er beliggende. Toget skal i så fald, medmindre det af underretningen fremgår, at der er etableret vagt ved overkørslen, fremføres således, at det med sikkerhed kan bringes til standsning ved overkørslen.

Er lokomotivføreren i stand til at overse vejen på begge sider af banen i en sådan afstand fra overkørslen, at der ikke kan foreligge fare for sammenstød med vejtrafikanter, kan den fuldstændige standsning af toget undgås, og toget føres over overkørslen under stadig afgivelse af lyssignaler og med en hastighed, der ikke må overstige 15 km/t. Er vejen ikke overskuelig fra førerpladsen, eller observerer lokomotivføreren færdsel mod banen på vejen, skal toget bringes til standsning foran overkørslen, således som foran angivet.

Dette tillæg træder i kraft straks.

Ministeriet for offentlige arbejder, d. 8. august 1949.

P. m. v.

E. b.

J. BANG CHRISTENSEN





# TILLÆG VI

*til signalreglement for*

PRIVATBANERNE AF 30. JUNI 1936

På side 96 udgår beskrivelsen til signal nr. 87 »I mørke« og erstattes med »Togbetjenten viser mod lokomotivet med brandgult lys eller — i mangel af brandgult lys — bevæger hvidt lys op og ned«.

Der indføres et nyt signal derved, at der efter signal nr. 29 indføres signal nr. 30 »Kør igennem«, med følgende beskrivelse:

Ved dag: *Signalgiveren står med front mod det kommende tog og viser et grønt flag mod sporet.*

I mørke: *Signalgiveren holder signalstokken i vejret og afgiver vendt mod toget flere blink med grønt lys.*

Som tekst anføres: »Signal nr. 30 anvendes i forbindelse med signal nr. 2 (mastesignal »kør«) som gennemkørselsignal og vises fra stationens perron, hvis stationen har centralafslåsning eller dobbelt aflåsede sporskifter i togvejen. Har stationen ikke centralafslåsning eller er dens centralafslåsning afløst, eller har den ikke dobbelt aflåsede sporskifter i togvejen, skal håndsignalet vises fra yderste modgående sporskifte.«

På side 39 i teksten udgår 2. stykke.

På side 20, 4.—5. linie f. o., side 21, 9.—10. linie f. o., side 25, 9. linie f. n. og side 104, 10. linie f. o., ændres signal nr. 29 (håndsignal »kør«) til »signal nr. 30 (håndsignal »kør igennem«)«.

På side 21, 7. linie f. n., side 25, 7. linie f. n. udgår ordet »kør« og erstattes med »kør igennem«, og ordene »kan i dette tilfælde« udgår.

På side 104, 11. linie f. o., udgår ordet »kan« og erstattes med ordet »vises«.

På samme side 12. linie f. o. udgår ordet »vises«.

På side 22 udgår 7.—11. linie f. o. og erstattes med »ved dag og i mørke: Et rødt lys mod toget«.

På samme side udgår 1.—5. linie f. n. og erstattes med »Ved dag og i mørke: Et grønt lys mod toget«.

På side 24, 1. linie f. n., udgår ordet »lygter« og erstattes med ordet »lys«.

På side 30, 4. linie f. o., tilføjes efter ordet »kør« ordene »eller »kør igennem««.

Ovenstående bestemmelser træder i kraft d. 1. august 1950.

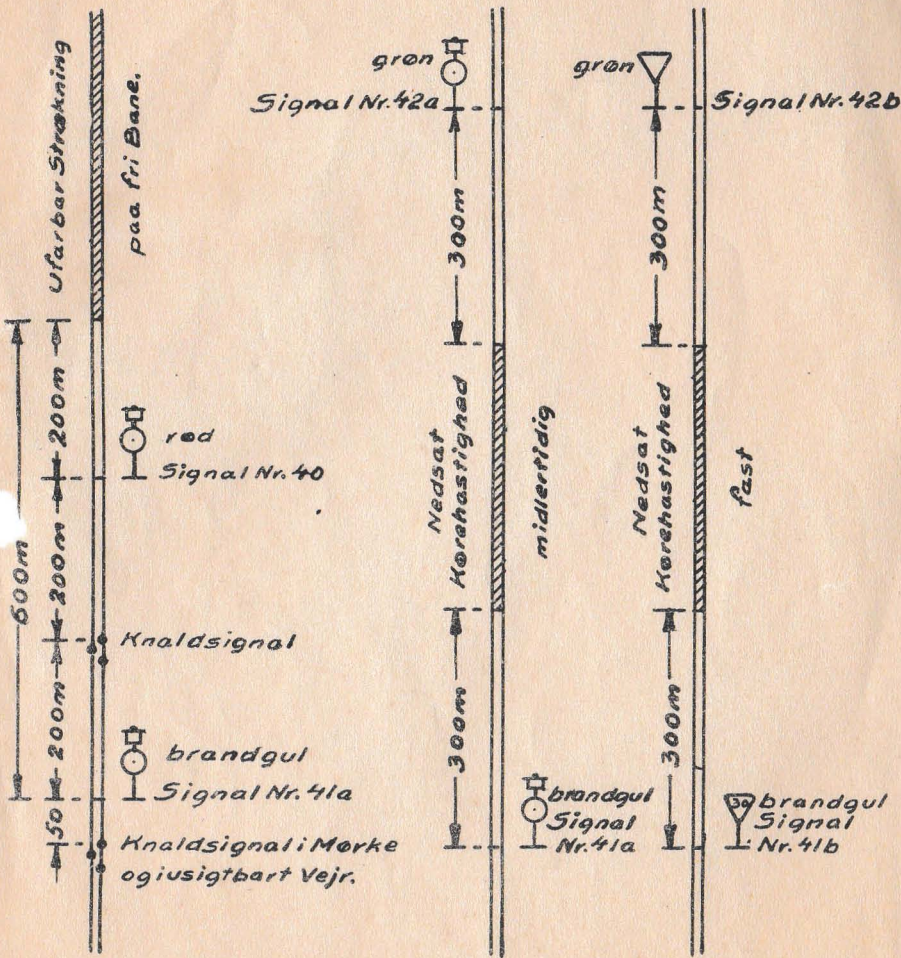
Ministeriet for offentlige arbejder, d. 20. juni 1950



# Dækning af Spor med Standsignaler

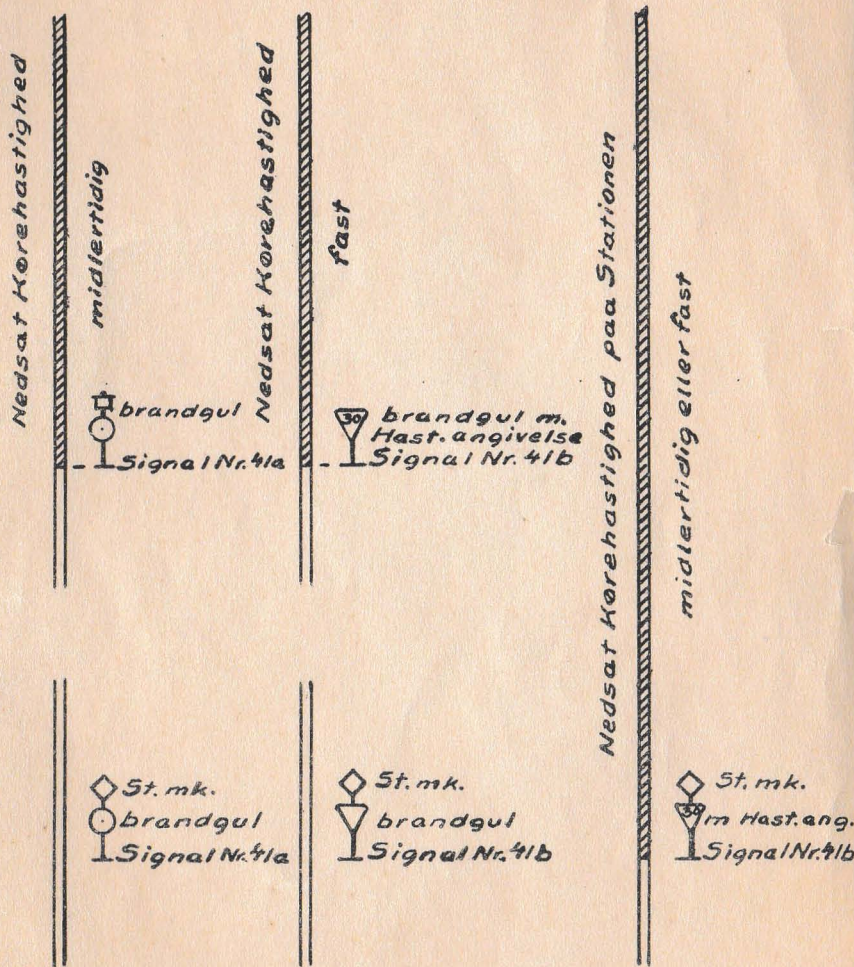
Togene skal  
standsnes.

Togenes Hastighed  
Fri Bane.



naar Togene er forud underrettet.

skal nedsættes paa:  
Sporstykke paa Station. Hel Station.



De røde, brandgule og grønne Signalskiver har hvid Kant.

En Signalskive kan være brandgul paa den ene Side („Forsigtig“) og grøn paa modsat Side („Kør“)





# TILLÆG V

*til signalreglement for*

PRIVATBANERNE AF 30. JUNI 1936

Som nyt signal nr. 79 b indføres følgende signal: »En rektangulær hvid plade  $28 \times 60$  cm med 1 cm rød rand og med påskrift »Giv agt« i  $17\frac{1}{2}$  cm høje bogstaver og med en rød 10 cm bred skråstreg fra nederste venstre hjørne til øverste højre hjørne«.

Som tekst anføres: »Til 79 b mærket, der anbringes på samme måde som nr. 79 a, opstilles ved alle de under ordensreglementets § 44, stk. 1, 2) og 3) angivne overkørsler og overgange og i øvrigt, hvor banens ledelse finder det fornødent. Det tilkendegiver, at lokomotivføreren i usigtbart vejr skal afgive signal nr. 55 (fløjtesignal »Giv agt«), når han passerer mærket«.

Ovenstående bestemmelser træder i kraft d. 1. august 1950.

Ministeriet for offentlige arbejder, d. 20. juni 1950

# TILLÆG VI

*til signalreglement for*

PRIVATBANERNE AF 30. JUNI 1936

På side 96 udgår beskrivelsen til signal nr. 87 »I mørke« og erstattes med »Togbetjenten viser mod lokomotivet med brandgult lys eller — i mangel af brandgult lys — bevæger hvidt lys op og ned«.

Der indføres et nyt signal derved, at der efter signal nr. 29 indføres signal nr. 30 »Kør igennem«, med følgende beskrivelse:

Ved dag: *Signalgiveren står med front mod det kommende tog og viser et grønt flag mod sporet.*

I mørke: *Signalgiveren holder signalstokken i vejret og afgiver vendt mod toget flere blink med grønt lys.*

Som tekst anføres: »Signal nr. 30 anvendes i forbindelse med signal nr. 2 (mastesignal »kør«) som gennemkørselsignal og vises fra stationens perron, hvis stationen har centralafslåsning eller dobbelt aflåede sporskifter i togvejen. Har stationen ikke centralafslåsning eller er dens centralafslåsning afløst, eller har den ikke dobbelt aflåede sporskifter i togvejen, skal håndsignalet vises fra yderste modgående sporskifte.«

På side 39 i teksten udgår 2. stykke.

På side 20, 4.—5. linie f. o., side 21, 9.—10. linie f. o., side 25, 9. linie f. n. og side 104, 10. linie f. o., ændres signal nr. 29 (håndsignal »kør«) til »signal nr. 30 (håndsignal »kør igennem«)«.

På side 21, 7. linie f. n., side 25, 7. linie f. n. udgår ordet »kør« og erstattes med »kør igennem«, og ordene »kan i dette tilfælde« udgår.

På side 104, 11. linie f. o., udgår ordet »kan« og erstattes med ordet »vises«.

På samme side 12. linie f. o. udgår ordet »vises«.

På side 22 udgår 7.—11. linie f. o. og erstattes med »ved dag og i mørke: Et rødt lys mod toget«.

På samme side udgår 1.—5. linie f. n. og erstattes med »Ved dag og i mørke: Et grønt lys mod toget«.

På side 24, 1. linie f. n., udgår ordet »lygter« og erstattes med ordet »lys«.

På side 30, 4. linie f. o., tilføjes efter ordet »kør« ordene »eller »kør igennem«.

Ovenstående bestemmelser træder i kraft d. 1. august 1950.

Ministeriet for offentlige arbejder, d. 20. juni 1950



