Nr. 3

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen.

~~Ringkjøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane~~

Signalreglement

Helsingør Hornbæk-Gilleleje Baanen.

~~Ringkjøbing–Ørnhøj–Holstebro Jernbane~~

Nr. 3

Signalreglement

Approberet af Ministeriet for offentlige Arbejder
ved Skrivelse af 16. Juni 1924.

Indholds- og Signalfortegnelse.

		Side	Side
Almindelige Bestemmelser		8	
	C. Haandsignaler	10	11
Nr. 6.	Stop (Fare)	10	11
Nr. 7.	Forsigtig (Kør langsomt)	10	11
Nr. 8.	Kør (Fri Bane)	10	11
	D. Standsignaler	12	13
Nr. 9.	Stop (Fare)	12	13
Nr. 10.	Forsigtig (Kør langsomt)	12	13
Nr. 11.	Kør (Fri Bane)	12	13
	E. Mastesignaler	14	
II.	Mastesignaler paa Trinbrætter	14	
Nr. 14.	Rejsende eller Gods at optage	14	
Nr. 15.	Ikke Rejsende eller Gods at optage	14	
III.	Mastesignaler paa Stationer	16	17
	a. Indkørselssignaler	16	17
Nr. 16.	Stop (Hold udenfor)	16	17
Nr. 17.	Kør frem	18	19
Nr. 18.	Kør igennem	18	19
	H. Sporskiftevisere	20	
	I. Omdrejelige Skiver	20	
Nr. 29 a.	Sporskiftet stillet til Hovedspor	20	
Nr. 30 a.	Sporskiftet stillet til Sidespor	20	

		Side	Side
	II. Omdrejelige Lygter ..	20	
Nr. 29 b.	Sporskiftet stillet til Hovedspor	20	
Nr. 30 b.	Sporskiftet stillet til Sidespor	20	
	L. Kendingssignaler paa Togene ..	22	23
	Foran paa Toget.		
Nr. 34.	For Plantog	22	
Nr. 35.	For Særtog	22	
Nr. 36.	For Arbejds- og Hjælpetog	22	
	Bag paa Toget.		
Nr. 39.	Slutsignal for alle Tog	22	23
	M. Underretningssignaler fra Togene	24	
	Bag paa Toget.		
Nr. 40.	Særtog kommer i samme Retning.....	24	
Nr. 41.	Særtog kommer i modsat Retning	24	
Nr. 42.	Særtog kommer næste Morgen.....	24	
Nr. 43.	Telefonledningen er i Uorden.....	24	25
	Viste fra Toget.		
Nr. 44.	Arbejdstoget gaar ikke til næste Station	24	25
Nr. 45.	Arbejdstogets Kørsel sluttet for i Dag..	26	25
Nr. 46.	Banelinien skal straks efterses.....	26	25
	N. Fløjtesignaler fra Lokomotivet..	26	
Nr. 48.	Giv Agt	26	
Nr. 49.	Brems let med Skruebremsen.....	26	
Nr. 50.	Brems	26	
Nr. 51.	Mandskab til Assistance	26	27
Nr. 52.	Toget gaar frem	26	
Nr. 53.	Toget gaar tilbage	26	
Nr. 54.	Færdig til Indkørsel.....	26	
	O. Signal for Togafgang	28	
Nr. 55.	Togafgang	28	

		Side	Side
	P. Rangersignaler.....	28	
	I. Med Signalfløjte eller -horn	28	
Nr. 56.	Gaa langsomt	28	
Nr. 57.	Stop	28	
Nr. 58.	Gaa frem	28	
Nr. 59.	Gaa tilbage	28	
Nr. 60.	Rangering ved Stød	28	
	II. Med Haandsignaler.....	30	
Nr. 61.	Stop	30	
Nr. 62.	Gaa frem (Lokomotivet skal trække) ..	30	
Nr. 63.	Gaa tilbage (Lokomotivet skal skyde)..	30	
Nr. 64.	Skift Sporskiftet	30	
	Q. Signaler fra Vogne.....	32	
Nr. 66.	Flytning af Vogne forbudt.....	32	33
	R. Signaler mellem Togpersonalet og Lokomotivpersonalet	34	
Nr. 69.	Der skal standses ved Trinbrættet.....	34	
Nr. 70.	Der skal ikke standses ved Trinbrættet	34	

I Henhold til Ordensreglementet for uindhegnede private Jernbaner af 17. November 1903, § 52, fastsættes følgende

Signalreglement.

Signalerne er betegnet med de samme Numre som i Statsbanernes Signalreglement af 1923, idet dog de Signaler, som ikke faar Anvendelse ved ~~Ringkjøbing-Ørnhøi-Holstebro Jernbane~~ Gellerup Banen, er udeladt.

Selve Signalreglementet er trykt paa venstre Side og forklarende Bestemmelser paa højre Side.

Almindelige Bestemmelser.

a. Ethvert Lokomotiv eller Tog skal stande foran Signalet »Stop«.

b. Naar Farver benyttes som Signaler, gælder som almindelig Regel, at Rødt betyder «Stop« og Grønt betyder »Kør«.

c. Mangler et Signal, som skulde være til Stede, eller vises hvidt Lys fra et Mastesignal, vil alle Vedkommende have at handle, som om Signalet »Stop« var givet, indtil Signal kommer til Stede.

d. Samtlige Natsignaler skal benyttes i Mørke, d. v. s. i Tiden fra Solnedgang til Solopgang, samt om Dagen i usigtbart Vejr. De behøver kun at vises ved Togtid, saaledes at de holdes tændt fra mindst 10 Minutter før, end et kommende Tog vil kunne ventes, og til mindst 5 Minutter efter Togets Forbikørsel.

Bærer et Signalapparat baade Dag- og Natsignaler, og disse fejlagtig er stillet forskelligt, skal det Signal efterkommes, som fordrer størst Forsigtighed.

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

De under Afsnittene C, D og E anførte Signaler (Haand-, Stand- og Mastesignaler) anvendes af Bane- eller Stationspersonalet for at underrette Togene om, hvorvidt Banen er fri eller ikke, men kan ogsaa anvendes af andre ansatte i samme Øjemed.

Saavel Lokomotiv- som Togpersonalet har at skænke disse Signaler den største Opmærksomhed og for de under C nævnte Haandsignalers Vedkommende, ikke alene før, men ogsaa straks efter, at de er passeret.

C. Haandsignaler.

Haandsignaler vises fra det Øjeblik, et Tog er i Sigte, indtil det er passeret eller standset.

Nr. 6 »Stop« (Fare)

V e d D a g e n :

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

eller

viser r ø d t F l a g

eller

bevæger en eller anden Genstand hurtigt i en Kreds.

I M ø r k e :

Signalgiveren viser r ø d t L y s mod det kommende Togs Lokomotiv.

Nr. 7 »Forsigtig» (Kør langsomt)

V e d D a g e n :

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

eller

viser r ø d t F l a g imod det kommende Tog, indtil Lokomotivføreren i Nærheden af Signalet har mindsket Farten, og ved Afgivelse af Signal Nr. 48 (Giv Agt) har tilkendegivet, at han forud er bekendt med, at Strækningen skal befares med Forsigtighed, hvorefter der vises g r ø n t F l a g.

I M ø r k e :

Signalgiveren viser r ø d t L y s mod det kommende Togs Lokomotiv, indtil Lokomotivføreren i Nærheden af Signalet har mindsket Farten, og ved Afgivelse af Signal Nr. 48 (Giv Agt) har tilkendegivet, at han forud er bekendt med, at Strækningen skal befares med Forsigtighed, hvorefter der vises g r ø n t L y s.

Nr. 8 »Kør« (Fri Bane)

V e d D a g e n :

Signalgiveren gør Front imod det kommende Tog

C. Haandsignaler.

Haandsignaler anvendes saavel paa fri Bane som paa Stationerne.

Signal Nr. 6 (»Stop«) gives:

n a a r et Tog følger efter et andet forinden 5 Minutters Forløb,

n a a r der opdages Fejl ved Toget, som kan medføre Fare,

n a a r der er Forhindringer paa Banen, eller

n a a r Tog af andre Grunde skal standses.

Signal Nr. 7 (»Forsigtig«) gives:

n a a r et Tog følger efter et andet efter 5, men forinden 10 Minutters Forløb,

n a a r Banens Tilstand nødvendiggør langsom Kørsel, eller

n a a r andre Omstændigheder betinger Forsigtighed.

Naar Signalerne Nr. 6 og 7 anvendes af Hensyn til en Banestrækning's Tilstand, skal Nr. 6 saavidt muligt vises 6 a 16 Telefonstænger*) og Nr. 7, 3 a 8 Telefonstænger foran det Sted, som foranlediger Signalet.

Paa Stationerne formindskes Afstandene efter Omstændighederne.

Signal Nr. 8 (»Kør«) gives:

n a a r den Banestrækning, der ligger foran Toget, er fri og kan befares uhindret.

Har forsigtig Kørsel over en Strækning været nødvendig, anvendes Signalet for at betegne, at denne Strækning er passeret.

*) 1 „Telefonstang“ betegner 75 Skridt.

og udstrækker den ene Arm vandret imod Sporet,
eller
viser grønt Flag imod Toget.

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

Ved de anførte Haandsignaler kan rødt Lys erstattes med et andet Lys, der bevæges i Kreds.

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

D. Standsignaler.

Standsignaler benyttes til at betegne en Sporstrækning, hvis Tilstand ikke tillader et Tog at befare den med den største tilladte Hastighed. Signalerne Nr. 9 og 10 (Standsignalerne »Stop« og »Forsigtig«) benyttes dog kun udenfor Togtid.

Nr. 9 »Stop« (Fare)
Ved Dagen:
En rød Skive.
I Mørke:
Stillestaaende rødt Lys.

Nr. 10 »Forsigtig« (Kør langsomt)
Ved Dagen:
En brandgul Skive.
I Mørke:
Stillestaaende brandgult Lys.

Nr. 11 »Kør« (Fri Bane)
Ved Dagen:
En grøn Skive.
I Mørke:
Stillestaaende grønt Lys.

D. Standsignaler.

Standsignaler anvendes saavel paa fri Bane som under Arbejde paa Stationerne.

Signal Nr. 9 (»Stop«) plantes i Ballasten midt i Sporet. Det anbringes 3 a 6 Telefonstænger foran den farlige Strækning og altid i Forbindelse med Signal Nr. 10 (Standsignal »Forsigtig«), som da anbringes 6 Telefonstænger længere forude.

Signal Nr. 10 (»Forsigtig«) plantes i Spormaals Afstand fra nærmeste Skinne. Det anbringes 3 a 6 Telefonstænger foran den Strækning, der skal befares med Forsigtighed. Desuden anvendes det i Forbindelse med og da foran Signal Nr. 9 (Standsignal »Stop«).

Signalerne Nr. 9 og 10 erstattes ved Togtid henholdsvis med Signalerne Nr. 6 (Haandsignal »Stop«) og Nr. 7 (Haandsignal »Forsigtig«) og begge gives fra det Sted, hvor Signal Nr. 10 (Standsignal »Forsigtig«) er anbragt.

Signal Nr. 11 (»Kør«) plantes i Spormaals Afstand fra nærmeste Skinne og anvendes for at betegne Ophøret af den Banestrækning, over hvilken der skal køres forsigtigt.

Paa Stationerne formindskes Afstandene efter Omstændighederne og saaledes, at Signal Nr. 9 (»Stop«) kan anvendes alene (uden Signal Nr. 10 »Forsigtig«).

E. Mastesignaler.

Et Armsignal fra en Mast har kun Betydning for et mod Signalet kørende Tog, saafremt Armen set fra Toget viser sig t i l h ø j r e for Masten.

Naar et Mastesignal m i d l e r t i d i g e r u t j e n s t d y g t i g t, saaledes at der defra kun kan vises Signalet »Stop« eller »intet Signal«, skal Toget r a n g e r e s i n d paa Stationen, eller saaledes at der derfra kun kan vises et af Køresignalerne (Nr. 17 og 18), skal Signal Nr. 6 (»S t o p«) a f g i v e s saa langt foran Masten som muligt, og Toget skal derefter r a n g e r e s i n d paa Stationen.

Naar et Mastesignal af en eller anden Grund f o r l æ n g e r e T i d i k k e h a r G y l d i g h e d, angives dette ved et tværsover vedkommende Arm anbragt hvidt Kryds. Fra det saaledes ugyldige Signal maa i Mørke intet Lys vises.

II. Mastesignaler paa Trinbrætter.

Beliggenheden af et Trinbræt angives ved et fast Mærke, der bestaar af 2 over hinanden befæstede Plankekryds, hvidmalede mod Toget, anbragt paa en Telefonstang eller særlig Stang i passende Afstand paa hver Side af Trinbrættet.

Nr. 14 »Rejsende eller Gods at optage«

V e d D a g e n :

E n f u l d S k i v e.

I M ø r k e :

B r a n d g u l t L y s.

Nr. 15 »Ikke Rejsende eller Gods at optage« (Signalets Normalstilling).

V e d D a g e n :

I n t e t S i g n a l (Skivens Kant).

I M ø r k e :

I n t e t L y s.

III. Mastesignaler paa Stationer.

Stationens Grænse til hver Side angives ved et fast Stationsmærke, der bestaar af en foran Stationens yderste Sporskifte paa en Telefonstang eller særlig Stang befæstet kvadratisk hvidmalet Skive. Den anbringes med den ene Diagonal vandret, den anden lodret.

a. Indkørselssignaler.

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

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

Indkørselssignaler er Mastesignaler, der paa Stationer, hvor Gennemkørsel som Regel ikke finder Sted, er forsynet med én Arm, ellers med to Arme paa samme Side, og den nederste Arm er da Gennemkørselsarm.

Nr. 16 »Stop« (Hold udenfor) (Signalets Normalstilling).

Ved Dagen:

Armene vandrette.

III. Mastesignaler paa Stationerne.

Mastesignalerne gives af Stationsbestyreren eller efter dennes Ordre for at tilkendegive Lokomotivføreren, hvorledes han skal forholde sig overfor den under Stationen indbefattede, af Stationsmærkerne begrænsede Banestrækning. Et Tog, for hvilket der vises Signal Nr. 16 (»Stop«), skal standse foran Stationsmærke,t hvorfra Lokomotivføreren skal give Signal Nr. 54 (Dampfløjtesignalet »Færdig til Indkørsel») og om fornødent gentage det, indtil Toget faar Signal til Indkørsel eller Gennemkørsel.

Ønskes et Tog taget ind paa et belemret Spor, skal det forinden standses uden for Stationen ved Signal Nr. 16 (»Stop«) og derefter rangeres ind.

Samme Fremgangsmaade skal følges, naar Forholdene nødvendiggør Afvigelser fra den sædvanlige Sporbenyttelse, og Lokomotivføreren ikke er bleven underrettet om dette paa en tidligere Station.

a. Indkørselssignaler.

Signal Nr. 16 (»Stop«) betyder, at Toget skal blive holdende udenfor Stationsmærket.

Det forandres først, naar det kan tillades et ventet Tog at komme ind paa Stationen. Straks efter, at Toget er bragt til Standsning paa Stationen, eller, for et gennemkørende Togs Vedkommende, naar det har passeret samme, vises atter Signal Nr. 16 (»Stop«).

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

1. Simpel Anvendelse af Signal »Kør frem«. Dette Signal maa kun benyttes overfor gennemkørende Tog, naar To-

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

Nr. 17 »Kør frem«

Ved Dagen:
Øverste Arm skraat opad.
Nederste Arm vandret.
I Mørke:
Øverste Arm: Grønt Lys mod Toget, bagud brandgult Lys.
Nederste Arm: Brandgult Lys mod Toget, bagud hvidt Stjernelys.

Nr. 18 »Kør igennem«

Ved Dagen:
Armene skraat opad.
I Mørke:
Øverste Arm: Grønt Lys mod Toget, bagud brandgult Lys.
Nederste Arm: Grønt Lys mod Toget, bagud brandgult Lys.

Paa Stationer, der ikke har centraliseret Sporskifteaflaasning og Signalbetjening, skal samtidig med Signal Nr. 18 (»Kør igennem«) vises Signal Nr. 8 (Haandsignal »Kør«) ved yderste modgaaende Sporskifte.

Anvendes Signalmast med en Arm, og det bliver nødvendigt at vise Gennemkørselssignal, sker dette ved i Forbindelse med Signal Nr. 17 (»Kør frem«) at vise Signal Nr. 8 (Haandsignal »Kør«) ved yderste modgaaende Sporskifte.

Indkørselssignaler for modsatte Togretninger kan anbringes paa samme Signalmast, i saa Fald vises altid rødt Lys bagud.

get skal have overrakt Fribaneordre og ikke tillige nogen anden Meddelelse.

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

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

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

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

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

H. Sporskiftevisere.

Sporskiftevisere anvendes for at tilkendegive Sporskifternes Stilling, og navnlig ved alle Indgangssporskifter; men de kan forøvrigt anvendes overalt, hvor Forholdene maatte gøre det ønskeligt.

Der benyttes to Former:

I. Omdrejelige Skiver.

Nr. 29 a »Sporskiftet stillet til Hovedspor«

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

Nr. 30 a »Sporskiftet stillet til Sidespor«

Ved Dagen:
Fuld Skive.
I Mørke:
Grønt Lys;
ved ubevogtet Sidespor: Rødt Lys.

II. Omdrejelige Lygter.

Nr. 29 b »Sporskiftet stillet til Hovedspor«

Ved Dagen og i Mørke:
En rektangulær hvid Flade.

Nr. 30 b »Sporskiftet stillet til Sidespor«

Ved Dagen og i Mørke:
a. Set fra Tungespidsen:
En kvadratisk hvid Flade med en pilformet Figur, hvis Spids viser Sidesporets Afvigelsesretning fra Hovedsporet.
b. Set fra Tungeroden:
En kvadratisk hvid Flade, hvorpaa Sporskiftets Nr. er angivet.

L. Kendingssignaler paa Togene.

Foran paa Toget.

Nr. 34 For Plantog

Ved Dagen:
Intet Signal.
I Mørke:
Et hvidt Lys.

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

Nr. 35 For Særtog

Ved Dagen:
En hvid Skive.
I Mørke:
Foruden Signal Nr. 34 et hvidt Lys.

Nr. 36 For Arbejds- og Hjælpetog

Ved Dagen:
En hvid Skive med en sort Plet i Midten.
I Mørke:
Foruden Signal Nr. 34 et grønt Lys.

Materialvogne, Trollier, Draisiner o. l. skal i Mørke vise rødt Lys saavel fremad som bagud.

Bag paa Toget.

Nr. 39 Slutsignal for alle Tog

Ved Dagen:
Paa hver Side af bageste Køretøj en gennembrudt rødmalet Skive.
I Mørke:
Paa hver Side af bageste Køretøj en Lygte, der viser hvidt Lys fremad og rødt Lys bagud.

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

L. Kendingssignaler paa Togene.

Lokomotivføreren er ansvarlig for Lokomotivets Signaler, Stationsbestyreren er ansvarlig for, at Togføreren faar Ordre til at anbringe Signalerne paa Togene; og Togføreren er ansvarlig for Signalernes rette Anbringelse, Nedtagelse og Skiftning.

Signal Nr. 39, Slutsignalet, skal saavidt muligt anbringes paa den bageste Vogn, eventuelt ved Hjælp af Signalplanker.

M. Underretningssignaler fra Togene.

Disse Signaler anvendes i Forbindelse med Kendingssignalerne.

Bag paa Toget.

Nr. 40 »Særtog kommer i samme Retning«

Ved Dagen:
En hvid Tavle paa bageste Køretøj.
I Mørke:
Et hvidt Lys paa bageste Køretøj.

Nr. 41 »Særtog kommer i modsat Retning«

Ved Dagen:
En hvid Tavle med en sort Plet i Midten paa bageste Køretøj.
I Mørke:
Et grønt Lys paa bageste Køretøj.

Nr. 42 »Særtog kommer næste Morgen«
(Før første Plantog)

Ved Dagen:
En hvid Tavle og en hvid Tavle med en sort Plet i Midten paa bageste Køretøj.
I Mørke:
Et hvidt og et grønt Lys paa bageste Køretøj

Nr. 43 »Telefonledningen er i Uorden«

Ved Dagen:
En sort Tavle med et hvidt Kors paa bageste Køretøj.
I Mørke:
Et grønt og et rødt Lys paa bageste Køretøj.

Viste fra Toget.

Nr. 44 »Arbejdstoget gaar ikke til næste Station«

Ved Dagen:
Grønt Flag fra Toget.
I Mørke:
Grønt Lys fra Toget.

Signalerne Nr. 43, 44, 45 og 46 gives til Underretning for Banepersonalet.

Nr. 45 »Arbejdstogets Kørsel sluttet for i Dag«

Ved Dagen:

Rødt Flag fra Toget.

I Mørke:

Rødt Lys fra Toget.

Nr. 46 »Banelinien skal straks efterses«

Ved Dagen:

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

I Mørke:

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

N, Fløjtesignaler fra Lokomotivet.

Nr. 48 »Giv Agt«

— En lang Tone.

Nr. 49 »Brems let med Skruebremsen«

. . — To korte og en lang Tone.

Nr. 50 »Brems«

. . . Tre korte Toner.

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

Nr. 51 »Mandskab til Assistance«

— — To eller flere lange Toner.

Nr. 52 »Toget gaar frem«

. En kort Tone.

Nr. 53 »Toget gaar tilbage« eller **»Løs Bremsen«**

. . To korte Toner.

Nr. 54 »Færdig til Indkørsel«

. — En kort og en lang Tone.

Signal Nr. 51 anvendes naar Lokomotivføreren trænger til Assistance paa en Station, f. Eks. ved en Drejeskive, et Sporskifte eller deslige.

O. Signal for Togafgang.

Signalet gives af Togføreren med Signalfløjte eller -horn

Nr. 55 »Togafgang«

▬ . (▬ . ., ▬ . . . o. s. v.)

En lang og en eller flere korte Toner.

Antallet af korte Toner i Signal Nr. 55 afhænger af, hvilket Tog, der skal afgaa. 1 kort Tone gælder for det Tog, der har laveste Tognummer, 2 korte Toner for det, som har det næstlaveste, og saa fremdeles.

P. Rangersignaler.

Disse Signaler gives af Togføreren eller den, der leder Togbevægelser og Rangeringer paa Stationer, til Lokomotivføreren.

I. Med Signalfløjte eller -horn.

Nr. 56 »Gaa langsomt«

▬ En lang Tone.

Nr. 57 »Stop«

. . . Tre korte Toner.

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

Nr. 58 »Gaa frem« (Lokomotivet skal trække)

. En kort Tone.

Nr. 59 »Gaa tilbage« (Lokomotivet skal skyde)

. . To korte Toner.

Dersom Lokomotivet samtidig skal trække og skyde, eller det skal gaa alene, betyder Signal Nr. 58, at Lokomotivet skal gaa forlænds, og Signal Nr. 59, at Lokomotivet skal gaa baglænds.

Nr. 60 »Rangering ved Stød«

. ▬ En kort og en lang Tone.

II. Med Haandsignaler.

Nr. 61 »Stop«

V e d D a g e n :

Signalgiveren løfter begge Arme lodret i Vejret,

eller

foretager en kredsende Bevægelse med den ene Arm.

I M ø r k e :

Et r ø d t Lys.

eller

en kredsende Bevægelse med et andet Lys.

Nr. 62 »Gaa frem« (Lokomotivet skal trække)

V e d D a g e n :

En lodret Bevægelse op og ned med den ene Arm.

I M ø r k e :

En lodret Bevægelse op og ned med hvidt Lys.

Nr. 63 »Gaa tilbage« (Lokomotivet skal skyde)

V e d D a g e n :

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

I M ø r k e :

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

Skal der gaas langsomt frem eller langsomt tilbage, holdes den ene Arm lodret i Vejret, medens den anden giver henholdsvis Signal Nr. 62 eller 63.

Med Hensyn til Signalerne Nr. 62 og 63 gælder forøvrigt den til Signalerne 58 og 59 vedføjede Anmærkning.

Nr. 64 »Skift Sporskiftet«

V e d D a g e n :

Signalgiveren gør Front mod Sporskifteren og fører højre Haand i en Halvbue frem og tilbage over Hovedet.

I M ø r k e :

Samme Signal med h v i d t Lys.

Q. Signaler fra Vogne.

Nr. 66 »Flytning af Vogne forbudt«.

Ved Dagen:

Rødt Flag fra begge Sider af en Vogn i Toget.

I Mørke:

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

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

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

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

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

R. Signaler mellem Togpersonalet og Lokomotivpersonalet.

Naar et Tog nærmer sig et Trinbræt, ved hvilket det efter Køreplanen kun skal standse, forsaavidt der er rejsende eller Gods at optage eller afsætte eller Ekspeditioner at foretage, afgiver Lokomotivføreren Signal Nr. 48 »Giv Agt«. Derefter gives af Togbetjenten fra Kørselsretningens venstre Side eller i en Kurve fra dennes indvendige Side Signal Nr. 69 eller 70, som Lokomotivføreren, naar han har forstaaet Signalet, besvarer med en kort Tone med Dampfløjten.

Nr. 69 »Der skal standses ved Trinbrættet«

V e d D a g e n :

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

I M ø r k e :

Togbetjenten viser b r a n d g u l t Lys mod Lokomotivet.

Nr. 70 »Der skal ikke standses ved Trinbrættet«

V e d D a g e n :

Togbetjenten viser synligt for Lokomotivføreren den ene Arm udstrakt vandret.

I M ø r k e :

Togbetjenten viser g r ø n t Lys mod Lokomotivet.

A. RASMUSSENS BOGTRYKKERI, RINGKJØBING