

Instruks nr 1
(hertil signalplan for
Fredericia station
K nr 3414)



DANSKE STATSBANER

Almindelig beskrivelse

af

sikringsanlægget

INSTRUKS FOR SIKKERHEDSTJENESTEN

på

Fredericia station

Gyldig fra 1/11 1968

Fordeles til:

Fredericia station.

Togp. Ng.Od.Pa.Fa.Ar.Rd.Ab.Es.Str.Bb.Hr.Sdb.Tdr. }

Togp. Kh (lyntogsholdet og Esbjerg holdet). } opslag.

Lokop. Ng.Od.Pa.Fa.Ar.Es.Str.Bb.Hr. }

Lokop. Hgl (lyntogsholdet). }

Mdt. Ng.Od.Pa.Fa.Ar.Es.Str.Bb.Hr. }

Tsek 4.5. og 8. Msek 2.Bsek 7.Sing Fa.Obm 17.

Vm Fa.Osfa Fa.Obfa 15o. 152. 161 Fa.

5. signalområde.

1. distrikt.

2. distrikt.

Jbpkt 2, Fa.

Postkontoret, Fa.

("Instruks for sikkerhedstjenesten på Fredericia station"
af 15/5 1957 og "Beskrivelse af signal- og sikringsanlæg-
get på Fredericia station" af 15/5 1957 bortfalder hermed)



	side
J. <u>Togenes fremførelse.</u>	
Signalgivning til gennemkørsel	19
Togvejseftersyn og frigrivning	19
Indrangering af tog	20
Udrangering af tog, "Stop og ryk frem" fra PU, samt skriftlig udkørselstilladelse	21
Godstogskørsel fra rangerbanegården til personbanegården	21
Godstogskørsel fra personbanegården til rangerbanegården	22
Andret sporbenyttelse	22
Konstatering af slutsignaler	22
Linieblokanlæggene og fjernstyringsanlæggene	22
Melding fra post 3 til post 2 om togvejsopløsning for godstog til nord	22
Telegram udveksling	22
Underretning af sikkerhedsmæssig betydning til togene m m	23
Venstresporkørsel	23
Hovedtogveje venstre spor, indkørsel	23
Hovedtogveje venstre spor, udkørsel	23
Afvikling af kørselen	23
Særlige bestemmelser for venstresporkørsel til og fra Pjedsted VM	24
Placering af VI og VU-signaler	24
K. <u>Rangering.</u>	
Rangering på dværg- og perronudkørselssignaler	24
Særlige bestemmelser ved spor med fælles dværtsignaler	26
Stødrangering forbi annullerede dværtsignaler	27
Agtpågivenhed over for sporskifteomstilling, når dværtsignaler er annulleret	27
Anvendelse af hemske ved rangering i sporene 6 b, 6 c, 7 b og 7 c	27
Lokomotivers(motorvognes) fremførelse på dværg- og perronudkørselssignaler	27
Rangering forbi dværtsignal (perronudkørselssignal) i stillingen "Forbikørsel forbudt"	28
Rangering under sneforhold	29
L. <u>Rangering i bestemte spor eller på bestemte områder.</u>	
Rangering fra spor 61 ind i spor 400	29
Rangering i spor 70	29
Rangering i sporene M 410/65 og M 50/98	29
Togmaskiner, der ledes over spsk 311 b/a gennem spor 430 til maskindepotet	29
Rangering fra post 2 til afgangsrysten, når der finder nedløb sted	30
Rangering fra personbanegården til ankomstrysten ad spor 5	30
Rangering over sporskifterne 2114 a og 2114 b	30
M. <u>Andre forhold af sikkerhedsmæssig betydning.</u>	
Eftersyn af sporskifter	30
Udkaldningsapparatet	31
Biler på traktorvejen	31
Sikring af perronvogne, bivogne m v	31
Kørsel med lokomotiver med eller uden vogne, motordraisiner o lign ad spor 5 samt ad sporet mellem traktorvejen og gamle station	31
Rustkørsel	32
Fritrumsprofilerne ud for transversalerne ved perronerne	32
Sporskiftehåndsving og spærrebetter	32

A. Stationens område.

Fredericia personbanegård med tilhørende rangerbanegård betragtes i den i sikkerhedsreglementets § 1, stk 1 anførte betydning som een togfølgestation, idet stationens område mod syd begrænses af signal H 101 v/h, mod øst af signal H 109 v/h og mod nord af signal H 539 v/h /540 v/h.

Stationsområde.

B. Almindelig signalbeskrivelse m.m.

(jfr signalplanen for Fredericia station K nr 3414)

Sikringsanlægget omfatter 5 signalposter:

- Post 1 (signal- og betjeningspost. Hovedtogvejene er underlagt frigivning fra post 2) er anbragt syd for perronerne.
- Post 2 (signal- og betjeningspost, kommandopost samt fjernstyringscentral for strækningerne Fa-Kd og Fa-Vj) er anbragt nord for perronerne, men syd for personvognsristen.
- Post 3 (signal- og ren aflåsningspost. Hovedtogvejene er underlagt frigivning fra post 2) er anbragt i nordenden af godsafgangsristen (syd for stationsristen).
- Post 4 (ren rangerpost, hvorfra en del sporskifter i stationsristen centralbetjenes) er anbragt mellem stationsristen og strækingsristen.
- Post 5 (signal- og betjeningspost. Hovedtogvejene er underlagt frigivning fra post 2) er anbragt mellem strækingsristen og ankomstristen.

Signalposterne og deres placering.

Foruden de almindelige hovedtogveje er anlægget for post 1's (undtagen omkring sporskifte 102) og post 2's områder indrettet med rangertogveje, idet der i det på signalplanen angivne omfang er anbragt dværgsignaler og perronudkørselssignaler, der er i afhængighed af sporskifter og isolerede spørstykker. For post 5's område er anlægget tilsvarende indrettet med rangertogveje ad spor 100. For samtlige hovedtogveje er aflåsningerne indrettet således, at togbevægelserne sker ad faste togveje.

Hovedtogveje og rangertogveje i almindelighed.

For rangertogvejenes vedkommende forefindes alle de rangertogveje, som sporanlægget tillader.

I de områder, hvor sporskifterne sikres gennem dværgsignaler eller perronudkørselssignaler, er der i almindelighed kun anbragt sporskifte- og sporspærringssignaler ved afløbssporskifter og sporspærre. Der er dog afvigelser fra denne almindelige regel, bl a sådanne steder, hvor dværgsignalerne kan vise "signalet annulleret".

Sporskifte- og sporspærringssignaler.

Ved alle sporskifter, der ikke sikres gennem dværgsignaler eller perronudkørselssignaler, og som indgår i sikringsanlægget, er der anbragt sporskifte- og sporspærringssignaler. Endvidere er der anbragt sporskifte- og sporspærringssignaler enkelte andre steder, uanset at pågældende sporskifte ikke indgår i sikringsanlægget.

Centralapparaterne i posterne 1 og 2 er af typen LME 1929 med elektrisk register. Det er i almindelighed således, at hvert signal styres af een bestemt håndtagsbevægelse i centralapparatet, uanset at der udgår flere togveje fra signalet. Sporskiftestillingen - evt i forbindelse med frigivning og betjening af vælgerknap (kontakt) - afgør, hvilken togvej, der indstilles ved signalhåndtagets omlegning.

Aflåsningsregistre.

Centralapparaterne i poster 3, 4 og 5 er forsynet med mekanisk aflæsningsregister og med særlig håndtagsbevægelse for hver enkelt togvej svarende til elektriske centralapparater type 1912.

Sporisolationer.

Sikringsanlægget er indrettet med sporisolationer i det på signalplanen angivne omfang. Opmærksomheden henledes på, at følgende spor og sporstykker ikke er indrettet med sporisolation:

1. Afgangsristsens spor 4o1, 4o2 og 4o3 tillige med forbindelsessporet fra afgangsristen til signal H 535h.
2. Ankomstristsens spor 1o1, 1o2, 1o3 og 1o4.
3. Forbindelsessporet til gamle station fra isolering I la i spor 1 til gamle station.

Sportavler.

I posterne 1, 2 og 5 er anbragt sportavler, på hvilke samtlige signaler, der betjenes fra posten, og i visse tilfælde også signaler, der betjenes fra andre poster, er indikeret ved lametableauer.

Endvidere er på sportavlerne i posterne 1, 2 og 5 sporisolationer, der hører under postens område, og i visse tilfælde også sådanne, der hører under naboposten, indikeret således, at ubesat spor svarer til slukket tableau, medens besat spor svarer til tændt tableau. For samtlige isolationer i forbindelse med de automatiske linieblokanlæg indikerer grønt tableau ubesat spor og rødt tableau besat spor.

Sikring mod utidig omstilling.

Samtlige centralbetjente sporskifter under posterne 1 og 2 er sikret mod utidig omstilling.

Følgende sporskifter under posterne 4 og 5 har sikring mod utidig omstilling:

4o4, 418, 419, 514 a/b, 517 a/b, 518 a/b, 52o a/b, 523 a/b, 524 a/b, 525 a/b, 528, 529, 542, 543, 544 og 545.

Signalbetegnelser m. m.

Signaler betegnet F er fremskudte signaler.
" " H " indkørselssignaler og udkørselssignaler.
" " SI " stationsbloksignaler for indkørsel.
" " SU " " " udkørsel.
" " VI " venstre indkørselssignaler.
" " VU " " udkørselssignaler.
" " T " togvejssignaler.
" " R " rangersignaler eller rangerrygsignaler.

U 2o38 er udkørselssignal.

U 512 er et underretningsignal.

Signaler betegnet D er dværgsignaler.

Samtlige stationens fremskudte signaler, hovedsignaler, togvejssignaler og rangersignaler (rangerrygsignaler) er daglyssignaler.

Signal- og sporskiftenummerering.

Nummereringen er gennemført på den måde, at der anvendes 3- eller 4- cifrede tal, hvorefter første ciffer angiver den post, hvorfra signalet, henholdsvis sporskiftet betjenes, medens de 2 resp 3 sidste cifre angiver det feltnummer i centralapparatet, hvorfra signalet, henholdsvis sporskiftet betjenes. Signalerne H 535v, H 535h og H 539v/h betjenes dog af post 2 540v/h

efter spor aflæsning fra post 5. For signalernes vedkommende er tilføjet et h, henholdsvis et v ved nummeret, hvilket angiver, at signalet betjenes ved det pågældende håndtags omlægning til højre, henholdsvis til venstre.

Hvor flere signaler betjenes med samme håndtagsomlægning til højre, henholdsvis til venstre, er tilføjet et indeks a, henholdsvis b osv, f eks signalerne D 273 ha og D 273 hb. Begge disse signaler betjenes fra felt 73 i centralapparatet i post 2 ved omlægning af håndtaget i nævnte felt 73 til højre. Sporskiftstillingen afgør, hvilket af disse signaler der stilles på "forsigtig forbikørsel tilladt" hhv "forbikørsel tilladt" ved håndtagets omlægning til højre.

Hvor 2 sporskifter betjenes med samme håndtag fra centralapparatet (koblede sporskifter), forsynes det af sporskifterne, der ligger længst mod syd, med indeks a, og det sporskifte, der ligger længst mod nord med indeks b, f eks 228a og 228 b.

For de sporskifters vedkommende, som ikke er centralbetjente eller centralaflåsede, er anvendt følgende sporskiftenummerering:

Området under post 1:	Bogstav A med talbetegnelse
" " post 2:	" B " "
" " gamle station(godspladsen):	" G " "
" " maskindepotet:	" M " "
" " personvognsrysten:	" P " "
" " strækingsristen	" " " "
" " og stationsristen:	" R " "
" " afgangsrysten:	" S " "
" " gamle station - havnen:	" Ø " "

Sikringsanlægget omfatter følgende hovedtogveje for højre spor:

Hovedtogveje,
højre spor
indkørsel

- a 1 Signal H lol v/h: "Kør" fra Kd til signal SI lo5 v/h,
(i forb med togvej C 1 dog "Kør igennem"),
- 2 " " : "Stop og ryk frem"
fra Kd til signal SI lo5 v/h,
- b 1 " " : "Kør" fra Kd til signal SI lo7 h,
- 2 " " : "Stop og ryk frem"
fra Kd til signal SI lo7 h,
- c 1 " SI lo5v/h: "Kør igennem" fra Kd på spor 3,
- 2 " " : "Kør" fra Kd på spor 2,
- 3 " " : " " " " " " 3,
- 4 " " : " " fra Kd på spor 4, spsk 228+,
- 5 " " : " " " " " " 4, " 228÷,
- 6 " " : " " " " " " 4, afkortet togvej,
- 7 " " : " " " " " " 5,
- 8 " SI lo7 h : " " " " " " lo,
- 9 " " : " " " " " " lo, afkortet togvej,
- d 1 " H lo9 v/h: "Kør igennem" fra Ng på spor 4,
- 2 " " : "Kør" fra Ng på spor 2,
- 3 " " : " " " " " " 3,
- 4 " " : " " " " " " 4, spsk 228+,
- 5 " " : " " " " " " 4, spsk 228÷,
- 6 " " : " " " " " " 4, afkortet togvej,
- 7 " " : " " " " " " 5,
- 8 " " : " " " " " " 6,
- 9 " " : " " " " " " 6, afkortet togvej,
- 10 " " : " " " " " " 7,
- e 1 " H 263 v/h: "Kør" fra Vj på spor 7,
- 2 " " : " " " " " " 7, afkortet togvej,
- 3 " " : " " " " " " 8 (Kd),
- 4 " " : " " " " " " 8 (Ng),
- 5 " " : " " " " " " 9,
- 6 " " : " " " " " " 9 (loa),

- e 7 Signal H 263 v/h: "Kør" fra Vj på spor 9, afkortet togvej,
8 " " : " " " " " " " " lo,
9 " " : "Kør igennem" fra Vj på spor 9,
f 1 " H 539 v/h: "Kør igennem"
2 " H 540 v/h fra Vj til signal H 263 v/h,
3 " " : "Kør" fra Vj på spor 101,
4 " " : " " " " " " " lo2 spsk 524+,
5 " " : " " " " " " " lo2 " 524+,
6 " H 535 v : "Kør" eller "Kør igennem" fra person-
banegården til Vj (afmængig af
U 2038's stilling),
7 " H 535 h : "Kør" eller "Kør igennem" fra afgang-
risten til Vj (afmængig af U 2038's
stilling),
g 1 " H 533 v/h: "Kør" fra personbanegården på spor 102,
2 " H 534 v
3 " " : " " " " " " " lo3,
4 " " : " " " " " " " lo4,

Hovedtogveje,
højre spor
udkørsel

- h 1 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
Udkørsel til Kd fra spor 4,
2 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Kd fra spor 4,
3 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
Udkørsel til Kd fra spor 5,
4 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Kd fra spor 5,
5 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
Udkørsel til Kd fra spor 6,
6 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Kd fra spor 6,
7 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
Udkørsel til Kd fra spor 7,
8 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Kd fra spor 7,
9 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
Udkørsel til Kd fra spor 8,
10 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Kd fra spor 8,
11 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
Udkørsel til Kd fra spor 9,
12 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Kd fra spor 9,
13 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
Udkørsel til Kd fra spor 10,
14 Signal SU 121 v og h 121 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Kd fra spor 10,
j 1 Signal H 123 v i forb med PU:
Udkørsel til Ng fra spor 4,
2 Signal H 123 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Ng fra spor 4,
3 Signal H 123 v i forb med PU:
Udkørsel til Ng fra spor 5,
4 Signal H 123 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Ng fra spor 5,
5 Signal H 123 v i forb med PU:
Udkørsel til Ng fra spor 8,
6 Signal H 123 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Ng fra spor 8,
7 Signal H 123 v i forb med PU:
Udkørsel til Ng fra spor 9,
8 Signal H 123 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Ng fra spor 9,

- j 9 Signal H 123 v i forb med PU:
Udkørsel til Ng fra spor 1o,
- lo Signal H 123 v i forb med PU:
"Stop og ryk frem" fra PU til Ng fra spor 1o,
- k 1 Signal H 259 h i forb med T 259 h²: Udkørsel til Vj fra spor 2,
2 " " " " " T 259 h³: " " " " " 3,
3 " " " " " T 259 h⁴: " " " " " 4,
4 " " " " " T 259 h⁵: " " " " " 5,
- m 1 " H 265 h i forb med togvej h 9:
Udkørsel til Kd fra spor 4o1,
2 Signal H 265 v i forb med togvej h 9:
Udkørsel til Kd fra spor 4o2,
3 Signal H 265 h i forb med togvej j 5:
Udkørsel til Ng fra spor 4o1,
4 Signal H 265 v i forb med togvej j 5:
Udkørsel til Ng fra spor 4o2,
5 Signal H 3o2 v i forb med togvej f 6:
Udkørsel til Vj fra spor 4o2,
6 Signal H 3o2 h i forb med togvej f 6:
Udkørsel til Vj fra spor 4o3.

De i foranstående oversigt benyttede togvejsbetegnelser refererer til togvejsnummereringen i oversigten over de enkelt togveje (Afsnit II) i "Betjeningsvejledning for sikringsanlægget på Fredericia station" (Instruks nr 2) (kun fordelt til: Fa, Tsek 4 og 5, Msek 2, Bsek 7, Sing Fa, obm 17, osfm Fa, 5. signalområde, 2. distrikt).

C. Hovedsignaler og togvejssignaler samt rangertrænsemærker.

- a 1 Udkørselssignalet H 121 v (1o21) mod Kolding er placeret i Placering m m.
km 2.1 til højre for sporet.
2 Stationsbloksignalet for udkørsel 121 v mod Kolding er placeret syd for Prangervejsbroen i km 0.8 til højre for sporet mod Kolding.
- b Udkørselssignalet H 123 v (1886) mod Nyborg er placeret syd for Prangervejsbroen i km 0.745 til højre for sporet mod Nyborg.
- c Udkørselssignalet H 259 h mod Vejle er placeret ud for personvegnsristen og nord for sporskifte 2122 b i km 0.753.
- d Udkørselssignalerne H 265 h og H 265 v er placeret ved siden af hinanden umiddelbart til højre for godstogssporet ud for sporskifte 21o4 a. Signalet til højre gælder for udkørsel fra spor 4o1, og signalet til venstre gælder for udkørsel fra spor 4o2. Hver af signalmasterne er forsynet med kendingsplade med spornummer. Endvidere er hvert signal forsynet med en bogstavviser, der viser lysende K, når togvejen er indstillet til Kolding og lysende N, når togvejen er indstillet til Nyborg.
- e Udkørselssignalerne H 3o2 v og H 3o2 h er placeret ved siden af hinanden til højre for godstogssporet inden for krydsnings-sporskifte 3o7 a/3o9.
Signalet til højre (H 3o2 h) gælder for udkørsel fra spor 4o3, og signalet til venstre gælder for udkørsel fra spor 4o2. Hver af signalmasterne er forsynet med kendingsplader med spornummer.
- f Togvejssignalerne for udkørsel til Vejle fra sporene 2, 3, 4 og 5.
T 259 h² og T 259 h³ for sporene 2 og 3 er placeret ved siden af hinanden ud for sporskifte 242 a.
T 259 h⁴ og T 259 h⁵ for sporene 4 og 5 er placeret til højre for hver sit spor ud for hinanden nord for krydsnings-sporskifte 23o a/228 b.

Hvert af togvejssignalerne er forsynet med kendingsplade med spornummer, og signalerne repeteres bagud. Signalerne er normalt slukkede, men tændes automatisk, når post 2 frigiver post 1 for indkørsel på sporene 2, 3, 4, 5, 6, 7 og 10. (Herved tændes hele signalbilledet). Når post 2 tager udkørselstogvejen, henholdsvis frigivningen tilbage, slukkes hele signalbilledet igen.

- g 1 Indkørselssignalet H 101 v/h (2022) fra Kolding er placeret i km 2.2 til højre for sporet fra Kolding. Signalet er forsynet med hastighedsviser.
- 2 Stationsbloksignalet for indkørsel (SI 105 v/h) for sporene 2, 3, 4 og 5 fra Kolding er placeret i km 0.93 til højre for sporet. Signalet er forsynet med hastighedsviser.
- 3 Stationsbloksignalet for indkørsel (SI 107 h) for spor 10 fra Kolding er placeret i km 0.825 til højre for sporet. Signalet er forsynet med hastighedsviser.
- h Indkørselssignalet H 109 v/h (2881) fra Nyborg for sporene 2, 3, 4, 5, 6 og 7 er placeret i km 88.130 til højre for sporet. Signalet er forsynet med hastighedsviser.
- j Indkørselssignalet (H 263 v/h) fra Vejle for sporene 7, 8, 9 og 10 er placeret i km 0.825 til højre for sporet. Signalet er forsynet med hastighedsviser og er suppleret med et fremskudt signal (F 263 v/h) anbragt 800 m foran hovedsignalet.
- k Indkørselssignalet H $\frac{539 \text{ v/h}}{540 \text{ v/h}}$ (1040) med forgreningsangivelse fra Vejle til sporene 101 og 102 og gennemkørsel til personbanegården er placeret i km 3.950 til højre for sporet. Signalet er forsynet med hastighedsviser.
- l 1 Indkørselssignalet H 535 v fra personbanegården til rangerbanegården mod Vejle er placeret i km 2.515 til højre for sporet. Signalet er suppleret med et fremskudt signal (F 535 v) 800 m foran hovedsignalet.
- 2 Indkørselssignalet H 535 h fra afgangsrysten til rangerbanegården mod Vejle er placeret i km 2.515 til højre for sporet.
- 3 Indkørselssignalet H $\frac{533 \text{ v/h}}{534 \text{ v}}$ fra personbanegården til ankomstristens spor 102, 103 og 104 er anbragt til højre for sporet på linie med signalerne H 535 v og H 535 h. Tilsammen danner signalerne som nævnt i dette pkt 1, 2 og 3 et signalbillede, hvor signalet længst til højre (H 535 h) gælder for tog fra afgangsrysten til Vejle. Signalet i midten (H 535 v) gælder for tog fra personbanegården til Vejle. Signalet længst til venstre (H $\frac{533 \text{ v/h}}{534 \text{ v}}$) gælder for tog fra personbanegården til ankomstristens spor 102, 103 og 104.
- m Udkørselssignalet U 2038 fra rangerbanegården mod Vejle er placeret i km 3.8 til højre for sporet.

Der er etableret belysning af følgende rangergrænsemærker:

For udkørsel mod Vejle fra afgangsrøsten.

" " " " " personbanegården.

For venstresporkørsel fra Vejle til personbanegården.

For udkørsel mod Nyborg.

" " " Kolding.

Belysning af
rangergrænse-
mærkerne.

Lyset ved rangergrænsemærkerne mod nævnte banestrækninger tændes samtidig med sporskiftebelysningen i posterne 1, 2 og 5.

D. Perronudkørselssignaler og dværtsignaler.

Perronudkørselssignalerne er alle anbragt som høje signaler eller på udliggere over og til højre for det spor, de gælder for.

Placering.

Dværtsignalerne er i almindelighed anbragt som lave signaler til højre for det spor, de gælder for, dog med følgende undtagelser:

D 179 v, D 217 h, D 225 v er anbragt på konsoller på søjler under perrontaget og iøvrigt som vist på signalplanen.

Følgende dværtsignaler er anbragt på en stander i en højde af ca 3 m over perronen og iøvrigt som vist på signalplanen:

D 235 ha er opstillet på perron 1 2.5 m fra perronforkant.

D 233 h er opstillet på perron 2 2.5 m fra perronforkant og foran traktorvejen.

D 273 hb er opstillet på ombudsningssperronens yderste ende 2.5 m fra perronkant.

D 255 ha er opstillet på ombudsningssperronen 1.5 m fra perronkant.

D 2109va er opstillet mellem sporene 404 og 400 et stykke nord for frisporområdet mellem disse spor.

D 181 h er anbragt på perron 3 1.5 m fra perronforkant og på linie med D 183 h og D 185 h.

Perronudkørselssignaler og dværtsignaler, der indgår i indkørsels-
togveje, viser "Forbikørsel tilladt" under signalgivning, dog med følgende undtagelser:

I forbindelse
med hovedtogveje:
indkørsel.

D 235 ha viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvejene C 2 (fra Kd på spor 2) og d 2 (fra Ng på spor 2), såfremt D 241 h ikke viser "Forsigtig forbikørsel tilladt".

D 235 hb viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvejene C 3 (fra Kd på spor 3) og d 3 (fra Ng på spor 3), såfremt D 241 h ikke viser "Forsigtig forbikørsel tilladt".

D 233 h viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvejene C 4 (fra Kd på spor 4, spsk 228+) og D 4 (fra Ng på spor 4, spsk 228+).

D 169 h viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" og PU 221 h viser "Stop" i forbindelse med togvejene C 6 (fra Kd på spor 4, afkortet togvej) og d 6 (fra Ng på spor 4, afkortet togvej).

D 243 h viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvejene C 5 (fra Kd på spor 4, spsk 228+), C 7 (fra Kd på spor 5), d 5 (fra Ng på spor 4, spsk 228+) og d7 (fra Ng på spor 5).

PU 225 h viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvej d 8 (fra Ng på spor 6).

D 139 h viser "Forsigtig forbikørsel tilladt", og
PU 225 h viser "Stop" i forbindelse med togvej d 9 (fra Ng på spor 6, afkortet togvej).

PU 227 h viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvej C 8 (fra Kd på spor 10).

D 115 h viser "Forsigtig forbikørsel tilladt", og
PU 227 h viser "Stop" i forbindelse med togvej C 9 (fra Kd på spor 10, afkortet togvej).

D 181 h viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvej d 10 (fra Ng på spor 7).

D 253 v viser "Forsigtig forbikørsel tilladt", og
PU 181 v viser "Stop" i forbindelse med togvej e 1 (fra Vj på spor 7, afkortet togvej).

PU 185 v viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvej e 6 (fra Vj på spor 9 (10a)).

D 253 v viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" og
PU 185 v viser "Stop" i forbindelse med togvej e 7 (fra Vj på spor 9, afkortet togvej).

PU 155 v viser "Forsigtig forbikørsel tilladt" i forbindelse med togvej e 8 (fra Vj på spor 10).

Udkørsel

Perronudkørselssignaler, der indgår i udkørselstogveje, viser "Kør" eller "Kør igennem" under signalgivning afhængig af de respektive udkørselssignalers stilling. Anvendes "Stop og ryk frem" fra perronudkørselssignalerne, viser samtlige i en udkørselstogvej indgående perronudkørselssignaler "Stop og ryk frem".
Dværtsignaler, der indgår i udkørselstogveje, viser "Forbikørsel tilladt" under signalgivning, dog med følgende undtagelser:
Når tog til afgang holder ind i den bag ved dværtsignalet liggende sporisolation, viser følgende dværtsignaler "Forsigtig forbikørsel tilladt":

D 221 v i forbindelse med togvejene h 1 (til Kd fra spor 4) og j 1 (til Ng fra spor 4). Dværtsignalet skal kun vise en korttilsladelse, hvis toget helt eller delvis holder nord for D 221 v.

D 223 v i forbindelse med togvejene h 3 (til Kd fra spor 5) og j 3 (til Ng fra spor 5).

D 225 v 1 i forbindelse med togvej h 5 (til Kd fra spor 6).

D 183 v 1 i forbindelse med togvej h 9 (til Kd fra spor 8) og j 5 (til Ng fra spor 8).

D 157 v i forbindelse med togvejene h 13 (til Kd fra spor 10) og j 9 (til Ng fra spor 10).

D 217 h og D 235 ha i forbindelse med togvej k 1 (til Vj fra spor 2).

D 219 h og D 235 hb i forbindelse med togvej k 2 (til Vj fra spor 3).

D 233 h og D 239 h i forbindelse med togvej k 3 (til Vj fra spor 4).

D 223 h, D 231 h og D 243 h i forbindelse med togvej k 4 (til Vj fra spor 5).

D 2103 v 1 i forbindelse med togvejene m 1 (til Kd fra spor 401) og m 3 (til Ng fra spor 401).

D 2lo5 v i forbindelse med togvejene m 2 (til Kd fra spor 4o2) og m 4 (til Ng fra spor 4o2).

For at kunne bringe et indkørende tog på sporene 2, 3, 4 og 5 til standsning på rette sted, må post 2 ændre D 235 ha, D 235 hb, D 233 h henholdsvis D 231 h til stillingen "Forbikørsel forbudt", hår ændringen sker umiddelbart efter, at indkørselssignalet henholdsvis stationsbloksignalet for indkørsel er gået på "Stop".

"Afslukning".

Følgende perronudkørselssignaler er forsynet med bogstavvisere for at tilkendegive, om udkørselstogvejen er indstillet til Kolding (hvidt lysende K) eller til Nyborg (hvidt lysende N).

Bogstavvisere på perronudkørselssignaler.

I spor 4: PU 169 v
" " 5: PU 141 v og PU 165 v
" " 8: PU 135 v
" " 9: PU 151 v og PU 185 v
" " 1o: PU 155 v.

Det indskræmpes betjeningspersonalet i signalposterne, at et eventuelt fejlindstillet dværtsignalhåndtag (perronudkørselssignalhåndtag) kun må tilbagelægges til 45°, hvorved den ved aflåsningen skabte sikkerhed bevares. Signalhåndtaget skal herefter forblive i 45°-stillingen, indtil betjeningspersonalet har overbevist sig om, at det fra "kørstilling" til "stopstilling" ændrede signal er opfattet og respekteret af pågældende rangertræk (toglokomotiv, motorvogn). Såfremt signalposten ikke kan få telefonisk (radio-) eller mundtlig forbindelse med rangerlederen (lokomotivføreren) for at sikre sig, at dværtsignalet ændrede stilling er respekteret, må en ventetid på 3 minutter betragtes som tilstrækkelig tid til at fastslå, at det ændrede signal er opfattet og respekteret.

I forbindelse med rangering.

- 1) Dværtsignalerne D 269 v, D 269 ha, D 269 hb, D 273 v, D 273 ha, D 273 hb, D 275 v, D 275 h, D 277 h, D 279 v og D 279 h kan samtidig, men ikke enkeltvis, bringes i stillingen "Signalet annulleret" af post 2 og binder i denne stilling sporskifterne 264 i plus, 266 i minus, 268 i plus, 276 i plus og 296 i plus. Der er herved skabt mulighed for rangering - evt stødrangering - fra rangerhovedet (spor 7h) til sporene 6b, 6c, 7b og 7c og omvendt uafhængig af dværtsignalerne.
- 2) Dværtsignal D 215 h kan bringes i stillingen "Signalet annulleret", hvorved der skabes mulighed for at benytte sporstykket mellem D 215 h og R 215 h som rangerhoved (se efterfølgende afsnit E).
- 3) Dværtsignalerne D 21o1 v og D 21o1 h kan samtidig bringes i stillingen "Signalet annulleret" af post 2 og binder i denne stilling sporskifterne 286 i minus, 21o8 i plus og 211o i plus. Der er herved skabt mulighed for rangering i spor 5o uafhængig af dværtsignalerne.
- 4) Dværtsignalerne D 2113 h og D 2113 u kan samtidig bringes i stillingen "Signalet annulleret" og binder i denne stilling sporskifte 2114 i plus. Der er herved skabt mulighed for rangering på "Ny godsplads" uafhængig af dværtsignalerne.
- 5) Dværtsignalerne D 5o1 v/ 5o2 v/5o3 v, D 5o2 h, D 5o3 h, D 5o4 h og D 5o5 v kan alle samtidig, men ikke enkeltvis, bringes i stillingen "Signalet annulleret" af post 5 og binder i denne stilling sporskifte 511 i plus samt dværtsignalerne D 5o1 h og D 2115 h i "Forbikørsel forbudt". Der er herved skabt mulighed for fri rangering til og fra spor 1oo i sporområdet fra dværtsignal D 5o5 v til D 2117 vb, hhv D 2117 va.

Annullering af dværtsignaler.

**Automatisk
"Forbikørsel
forbudt"**

Følgende **dvær**gssignaler og perronudkørselssignaler går automatisk på "Forbikørsel forbudt", når sporisolationen bag ved signalet er passeret af sidste hjulaksel.

I enkelte tilfælde kan den automatiske overgang til "Forbikørsel forbudt"-stillingen indtræffe tidligere ved, at en længere fremme liggende sporisolation befares, forinden sporisolationen bag ved signalet er forladt.

En tilbage**læg**ning af håndtaget blot 7° fra den omlagte stilling, bringer ligeledes signalet (gælder alle **dvær**g- og perronudkørselssignaler) i stillingen "Forbikørsel forbudt".

Ny kørtilladelse (45° eller 90°) efter automatisk "Forbikørsel forbudt" kan først vises, efter at signalhåndtaget har været lagt tilbage til normalstillingen og påny om**læg**ges for signalgivning.

Under post 1's område:

D 111 v, D 111 h, D 119 v, D 125 h, D 131 v, D 131 h,
D 139 h, PU 141 v, D 147 ha, D 147 hb, PU 151 v,
D 153 v, D 153 h, PU 169 v, D 171 v, D 171 h, D 173 v,
D 175 v, PU 181 v, D 181 h, D 183 v, D 183 h, PU 185 v,
D 185 h.

Under post 2's område:

D 221 v, PU 221 h, D 223 h, D 225 v, PU 225 h, D 229 v,
D 233 h, D 237 h, D 247 h, D 249 h, D 257 v, D 269 v,
D 271 va, D 271 vb, D 283 v, D 211 v, D 2113 h, D 2115 v,
D 2115 h, D 2117 va, D 2117 vb, D 283 h med spsk 2118 i
minus, D 291 h med spsk 2118 i minus, D 285 h med spsk
2118 i minus.

D 21o9 va går automatisk på "Forbikørsel forbudt", når sporisoleringen umiddelbart bag **dvær**gssignalet befares af første hjulaksel.

Under post 5's område:

D 5o1 v/5o2 v/5o3 v, D 5o1 h, D 5o2 h, D 5o3 h, D 5o4 h,
D 5o5 v.

E. Mastesignaler for rangering.

R 215 h og
R 215 v.

Rangersignalerne R 215 h og R 215 v.

R 215 h er anbragt foran Prangervejsbroen til højre for forbindelsessporet fra gamle station. Signalet viser i normalstillingen blå lys.

Tilladelse til opkørsel fra gamle station vises ved brandgult lys i signalet.

Rangertogvejen R 215 h opløses, og signalet går automatisk på "Rangering forbudt" (blåt lys), når isolering I 215 h er passeret af sidste hjulaksel, såfremt rangeretrækket er så langt, at forreste hjulaksel befærer isolering I 1 b, forinden sidste hjulaksel har forladt isolering I 215 h, indtræffer opløsning og automatisk ændring til "Rangering forbudt" på dette tidligere tidspunkt.

R 215 h er suppleret med et **dvær**gssignal D 215 h, opstillet på gamle stationsplads ca 300 m foran R 215 h.

Dværgssignalet stilles på "Forsigtig forbikørsel tilladt" med samme håndtagsom**læg**ning som R 215 h. **Dvær**gssignalet kan

ikke vise "Forbikørsel tilladt". For al rangering fra gamle station til personbanegården gælder, at der skal standses foran D 215 h, og henvendelse rettes til post 2 om tilladelse til viderekørsel.

R 215 h og D 215 h kan ikke stilles på kørtilladelse, såfremt isole- ring I 1 a og I 1 b er besat.

R 215 v er anbragt ved sydlige ende af perron 1 til højre for spor 1. Signalet viser i normalstillingen blå lys. Tilladelse til nedkør- sel til gamle station vises ved brandgult lys i signalet. Ranger- togvejen R 215 v opløses, og signalet går automatisk på "Rangering forbudt" (blåt lys), når isolering I 215 v er passeret af sidste hjulaksel.

Forbindelsesbanen mellem D 215 h og R 215 h kan benyttes som ran- gerhoved ved sortering af vogne på gamle station, når D 215 h står i stillingen "Signalet annulleret".

D 215 h annulleret.

Inden rangeringen påbegyndes, retter rangerlederen eller ranger- mesteren, Gfa, henvendelse til post 2 om tilladelse til rangering i forbindelsessporet.

Kan tilladelse til rangeringen gives, nedtrykkes i post 2 en vip- petapnøgle, hvorved D 215 h skifter til "Signalet annulleret", og håndtag 215 spærres mod omlægning.

Tilladelse til rangering gives herefter af post 2, og rangerlederen skal overbevise sig om, at D 215 h viser "Signalet annulleret", forinden rangeringen påbegyndes.

Efter endt rangering i forbindelsessporet afgiver rangerlederen straks melding herom til post 2 med tilføjelse af rangerlederens stilling og navn. Meldingen gentages af post 2, hvorefter vippe- tapnøglen trykkes opad, hvilket bevirker, at D 215 h skifter til "Forbikørsel forbudt", og håndtag 215 frigives til omlægning.

Rangersignal R $\frac{505 h}{506 v/h}$.

R $\frac{505 h}{506 v/h}$.

Rangersignalet er opstillet til højre for spor 100 syd for spor- skifte 514 a. Signalet viser i normalstillingen blå lys ("Ran- gering forbudt"). Tilladelse til opkørsel i spor 102 (505 h), spor 103 (506 v) eller spor 104 (506 h) vises ved brandgult lys, ("Rangering tilladt"). Rangertogvejen fra R $\frac{505 h}{506 v/h}$ er sikret

på tilsvarende måde som togveje fra signal H $\frac{533 v/h}{534 v}$.

Om øvrige mastesignaler for rangering på rangerbanegården se "Instruks for Fredericia Rangerbanegård" (Instruks nr 3) sider- ne 5 og 6.

F. Lysafgangssignaler.

For hvert af sporene 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10 er der anbragt lysafgangssignaler, der tændes fra en betjeningskasse i post 2. Lysafgangssignalerne er sat i afhængighed af udkørselstogvejene således, at signalerne kun kan tændes, når perronudkørselssigna- lerne viser "Kør" eller "Kør igennem" (til Kd og Ng), og udkør- selssignalet til Vj viser "Kør" og tilsvarende togvejssignal "Togvejen farbar for tog". Afgangslysene kan tillige tændes, når perronudkørselssignalerne viser "Stop og ryk frem" (til Kd og Ng).

Personbanegården.

Der er endvidere anbragt lysafgangssignaler ved sporene 401, 402 og 403 i afgangsristeren således:

Rangerbanegården.

I den sydlige ende af afgangsristeren er for hvert af sporene 401 og 402 anbragt et lysafgangssignal på en høj stander, gældende

for tog til syd og øst fra nævnte spor. Afgangsslyset for spor 401 er anbragt umiddelbart til højre (vest) for sporet. Afgangsslyset for spor 402 er anbragt mellem sporene 401 og 402 ud for afgangsslyset for spor 401.

I den nordlige ende af afgangsristeren er anbragt lysafgangssignaler for hvert af sporene 402 og 403, ligeledes anbragt på en høj stander og gældende for tog til nord fra nævnte spor.

Afgangsslyset for spor 403 til Vejle er anbragt ca 25 m syd for sporskifte 305 a mellem sporene 402 og 403. Afgangsslyset for spor 402 til Vejle er anbragt ud for afgangsslyset for spor 403 og mellem spor 401 og 402.

Samtlige 4 afgangsslys tændes fra betjeningskassen i post 2 og er sat i afbængighed af udkørselssignalerne.

Udformning.

Lysafgangssignalerne på personbanegården samt for udkørsel til syd og øst fra sporene 401 og 402 kan lyse i begge retninger.

Lysafgangssignalerne på personbanegården er dubleret i følgende omfang med signaler opstillet i stationens sydende således:

For spor 4: Et signal anbragt på bagsiden af standeren for udliggermasten, der bærer PU-signalerne 165 v og 169 v.

For spor 5: Mellem sporene 5 og 6 ud for PU-signal 163 v.

For spor 6: På bagsiden af PU-signal 163 v.

For spor 7: På en lysmast på perron 3's sydlige ende.

For spor 8: Mellem sporene 8 og 9 ud for PU-signal 151 v.

For spor 9: På bagsiden af PU-signal 151 v.

For spor 10: Øst for sporet ud for PU-signal 151 v.

Signalerne for sporene 5 og 8 er placeret lavt (i højde svarende til dværgsignaler).

Øvrige signaler er placeret i ca 3.5 m højde.

Samtlige nævnte signaler er indrettet således, at de kun kan vise lys mod syd.

Lysafgangssignalerne for udkørsel til Vejle fra sporene 402 og 403 kan derimod kun lyse mod syd. Over hvert af afgangsslyset i afgangsristeren er anbragt en hvid kvadratisk plade med angivelse af det spornummer, afgangsslyset gælder for.

Repetitions- tableauer i perron- hallen.

G. Repetitionstableauer i perronhallen.

I perronhallens nordlige ende er over hvert af sporene 2, 3, 4 og 5 anbragt et tableau, der normalt er slukket, men som skifter til grønt lys, når der er stillet udkørselssignal fra pågældende spor.

I perronhallens sydlige ende er over hvert af sporene 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10 anbragt et tableau, der normalt er slukket, men som viser blåt lys, når der er stillet signal til ind- eller gennemkørsel på pågældende spor.

Over hvert af sporene 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10 er yderligere anbragt et tableau, der normalt er slukket, men som viser grønt lys, når der er stillet udkørselstogvej for højre spor fra pågældende spor og gult lys, når der er stillet udkørselstogvej for venstre spor fra pågældende spor.

Under tableauerne for sporene 4, 5, 8, 9 og 10 er yderligere anbragt en bogstavviser, hvori fremtræder et lysende K, når udkørselstogvejen er indstillet til Kolding og et lysende N, når udkørselstogvejen er indstillet til Nyborg.

H. Sikring af traktorvejen.

Til sikring af færdselen ad traktorvejen (ved nordenden af perro-erne) mod tog- og rangerbevægelser, der passerer traktorvejen, er der langs denne på hver side af sporafsnittene anbragt en række lyssignaler, der, når de lyser, viser en lodret, kort, hvid stribe.

Traktorvejs-
signaler.

Disse lyssignaler er normalt slukkede og tillader da under fornu-
den agtpågivenhed passage ad traktorvejen over de spor, signalerne dækker.

Når et signal er tændt, tilkendegiver dette, at det kan være forbundet med fare at befare traktorvejen over de spor, signalet dækker.

Alle rangerbevægelser (herunder kørsel med togmaskiner og tomme stammer med lokomotivføreren som rangerleder) over traktorvejen skal foregå med forsigtighed.

Kørsel på spor,
der krydser
traktorvejen.

Rangerlederne (for enkeltkørende og sammenkoblede lokomotiver og motorvogne samt tomme personvognsstammer med lokomotivføreren som rangerleder, lokomotivførerne) skal være agtpågivende over for traktorvejens lyssignaler, og lyser signalerne ikke, må traktorvejen ikke passeres med større hastighed, end at der kan standses øjeblikkeligt, hvis en faresituation opstår.

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

Lampetableauer
i post 2.

Betjeningspersonalet i post 2 skal være agtpågivende overfor disse tableaulamper og ved uregelmæssigheder tilkalde signaltjenestens vagt.

I post 2 er der under sportavlen anbragt en del trykknapper, med hvilke betjeningspersonalet om fornødent kan slukke eventuelle lyssignaler ved traktorvejen.

Til yderligere sikring af færdselen ad traktorvejen ved gennemkørende tog er der ved traktorvejen midt på perron 2 anbragt en højtlydende klokke, der ringer således:

Højtlydende
klokke.

For gennemkørende tog ad spor 4: Når toget er ca 900 m foran traktorvejen, og indtil toget passerer denne.

For gennemkørende tog ad spor 3: Når toget er ca 750 m foran traktorvejen, og indtil toget passerer denne.

På tilsvarende måde er ved traktorvejen mellem spor 8 og spor 9 anbragt en højtlydende klokke, der ringer således:

For gennemkørende tog ad spor 9: Når toget er ca 1100 m foran traktorvejen, og indtil toget passerer denne.

Traktorvejens signaler er i afhængighed af ind- og gennemkørsels-
togvejene således:

Afhængighed af
hovedtogveje
højre spor.

Togvej nr	Betegnelse	Følgende lys tændes	Hvornår		Bem
			tændes	slukkes	
C 1	"Kør igennem" fra Kd på spor 3	på begge si- der af spor 2 og 3	hdt 105v omlægges	traktor- vejen er passeret	Endv højtly- dende klokke

Togvej nr	Betegnelse	Følgende lys tændes	Hvornår		Bem
			tændes	slukkes	
C 2 og C 3	"Kør" fra Kd på spor 2 og 3	på begge si- der af spor 2 og 3	isolering I 178 befares	hdt 235h 1 normal- stilling	
C 4 og C 5	"Kør" fra Kd på spor 4(spsk 228+ eller ÷)	på begge si- der af spo- rene 4, 5 og 6	isolering I 12o befares	hdt 233h 1 normal- stilling	
C 7	"Kør" fra Kd på spor 5	på begge si- der af spo- rene 4, 5 og 6	isolering I 12o befares	hdt 231h 1 normal- stilling	
d 1	"Kør igennem" fra Ng på spor 4	på begge si- der af spo- rene 4, 5 og 6	hdt 1o9v omlægges	traktor- vejen er passeret	Endv højtly- dende klokke
d 2 og d 3	"Kør" fra Ng på spor 2 og 3	på begge si- der af spo- rene 2 og 3	isolering I 174/176 befares	hdt 235h 1 normal- stilling	
d 4 og d 5	"Kør" fra Ng på spor 4(spsk 228+ eller ÷)	på begge si- der af spo- rene 4, 5 og 6	isolering I 12o/134 befares	hdt 233h 1 normal- stilling	
d 7	"Kør" fra Ng på spor 5	på begge si- der af spo- rene 4, 5 og 6	isolering I 12o/134 befares	hdt 231h 1 normal- stilling	
d 8	"Kør" fra Ng på spor 6(ikke afk)	på begge si- der af spo- rene 4, 5 og 6	isolering I 6 a befares	45sek efter at I224 befa- res, dog ikke før hdt 2o6h er i normal- stilling	
d 1o	"Kør" fra Ng på spor 7	på begge si- der af spo- rene 7, 8 og 9	isolering 7 c befa- res	9o5ek efter, at I 7c befares, dog ikke før hdt 181h i nor- malstilling	
e 1 og e 2	"Kør" fra Vj på spor 7 og spor 7 afk	på begge si- der af spo- rene 7, 8 og 9	isolering I 253 v befares	isolering I 7c forlades, eller tidligst 75sek efter, at I258/ 262 er befaret, og hdt 253v i normalstilling	
e 3 og e 4	"Kør" fra Vj på spor 8(Kd eller Ng)	på begge si- der af spo- rene 7, 8 og 9	isolering I 253 v befares	isolering I 8c forlades, eller tidligst 6o5ek efter, at I258/ 262 er befaret, og hdt 253v i normalstilling	
e 5, e 6 og e 7	"Kør" fra Vj på spor 9, spor 9(1oa), spor 9afk	på begge si- der af spo- rene 7, 8 og 9	isolering I 253 v befares	isolering I 9c forlades, eller tidligst 6o5ek efter, at I256 er befaret, og hdt 253v i nor- malstilling	

Togvej nr	Betegnelse	Følgende lys tændes	Hvornår		Bem
			tændes	slukkes	
e 9	"Kør igennem" fra Vj på spor 9	på begge sider af sporene 7, 8 og 9	hdt 263h omlægges	traktorvejen er passeret	Endv højtlydende klokke
m 1, m 2, m 3 og m 4	Udkørsel til Kd og Ng fra sporene 4o1 og 4o2	på begge sider af sporene 7, 8 og 9	isolering I 255 v befares	isolering I 8c forlades, eller tidligst 75sek efter at I258/262 er befaret, og hdt 255v i normalstilling	
n 1	"Kør" fra Kd på spor 4 fra venstre spor	på begge sider af sporene 4, 5 og 6	isolering I 14o/144 befares	hdt 233h i normalstilling	Venstre spor.
o 1	"Kør" fra Ng på spor 2 fra venstre spor	på begge sider af sporene 2 og 3	isolering I 174/176 befares	hdt 235h i normalstilling	
o 2	"Kør" fra Ng på spor 3 fra venstre spor	- " -	- " -	- " -	
o 3	"Kør" fra Ng på spor 4 fra venstre spor	på begge sider af sporene 4, 5 og 6	isolering I 14o/144 befares	hdt 233h i normalstilling	
o 4	"Kør" fra Ng på spor 5 fra venstre spor	på begge sider af sporene 4, 5 og 6	isolering I 14o/144 befares	hdt 231h i normalstilling	
o 5	"Kør" fra Ng på spor 6 fra venstre spor	på begge sider af sporene 4, 5 og 6	isolering I 6 a befares	45sek efter at I224 befares, dog ikke før hdt 21oh i normalstilling	

Traktorvejens signaler er i afhængighed af rangertogvejene således: Signalerne tændes automatisk ved befaring af en sporisolation et passende sted foran traktorvejen. Ved anvendelse af tidsrelæer er det reguleret således, at lyssignalerne, selv om signalhåndtagene tages tilbage, forinden traktorvejen er passeret, alligevel holdes tændt i kortere tid, svarende til, hvad en almindelig rangerbevægelse antages at ville bruge for at nå traktorvejen.

Da traktorvejens signaler ved rangerbevægelser kun kan tændes, så længe signalhåndtagene til dværgsignalerne er omlagt, må der ikke foretages kunstig tilbagelægning af de dværgsignaler, der giver tilladelse til rangering over traktorvejen, før der haves vished for, at traktorvejens signaler er tændt.

Afhængighed af rangertogveje.

Sikringen af traktorvejen dækker dog ikke denne mod alle tænkelige rangerbevægelser. Det understreges derfor, at personalet - såvel det personale, der passerer ad traktorvejen, som det personale, der leder rækkerne over traktorvejen - til stadighed må vise særlig aktpløivenhed overfor toerbevejelser og rangerbevægelser, ligesom der må vises den fornødne forståelse af og respekt for signalerne.

Særlige forhold
for spor 7, 8
og 9.

Ved kørsel mod nord fra sporene 7, 8 eller 9 mod D 255 ha, D 255 hb og D 253 ha med disse dværgsignaler i stillingen "Forbikørsel forbudt" findes traktorvejssignalerne kun, såfremt signalhåndtagene til D 181 h, D 183 h eller D 185 h er omlagt.

Ved sådanne rangerbevægelser skal rangerpersonalet derfor udvise særlig forsigtighed ved passage af traktorvejen og post 2 skal, for så vidt øvrig rangering og toggang tillader det, foranledige, at post 1 omlægger signalhåndtagene til D 181 h, D 183 h eller D 185 h.

Uregelmæssig-
heder.

I post 2 er anbragt en lille tavle, monteret med 2 små kontrol-lamper og 2 klokker. Venstre lampe lyser, og venstre klokke ringer, når en af sikringerne for lyssignalerne er brændt over. Højre lampe lyser, og højre klokke ringer, når sikringen for de højtlydende klokker er brændt over.

Når en af de nævnte klokker ringer, og tilsvarende lampe lyser, må stationsbestyreren i post 2 omgående søge alle bevægelser over traktorvejen standset, således at påkørsel ved traktorvejen undgås.

Stationsbestyreren i post 2 må i givet fald drage omsorg for, at traktorvejen bevogtes ved een eller to mand i den tid, klokkerne ikke kan ringe for gennemkørende tog, eller traktorvejssignalerne ikke kan lyse for tog- og rangerbevægelser.

I. Sikring af visse sporområder.

Sikring af
spor 100-200.

Spor 100-200 er sikret med dværgsignaler i forbindelse med sporisoleringer fra den foran dværgsignal D 237 h liggende sporisolerung i spor 1 (I lb) gennem spor 100 og 200 til rangersignal R $\frac{505}{506} \frac{h}{v/h}$.

Sikringen af spor 100-200 er delt i 2 områder, hvoraf den del, der går fra spor 1 til sporisoleringerne I 2117 va og I 2117 vb, hører under post 2's områder, medens den resterende del fra nævnte sporisoleringer til rangersignal R $\frac{505}{506} \frac{h}{v/h}$ hører under post 5's områder.

Dværgsignalerne er, bortset fra D 237 v, D 2115 h, D 501 v/502 v/503 v, således i aftrængighed af sporisoleringerne, at dværgsignalerne ikke kan vise en kørtilladelse, medmindre sporisoleringerne i det sporområde, dværgsignalet dækker (dog bortset fra første sporisolerung umiddelbart bag dværgsignalet), er frit.

Endvidere er der det ganske særlige forhold, at der for nedkørsel fra sporene 100 og 200 til spor 1 forlanges, at samtlige dværgsignaler ad spor 100 skal omlægges til en kørtilladelse, forinden signal til kørsel forbi D 2117 va eller D 2117 vb kan gives. Tilsvarende gælder for nedkørsel til ny godsplads (spk 2114 $\frac{1}{2}$) fra sporene 100 og 200, idet samtlige dværgsignaler i dette tilfælde vil vise "Forsigtig forbikørsel tilladt".

Derudover bemærkes, at dværgsignalerne D 501 h og D 502 h kræver dværgsignal D 503 h i en kørstilling.

Den del af spor 100, der fra spor 1 (fra I 1 a) fører til gamle station er ikke indrettet med sporisolering, men er dækket af 2 rangersignaler jfr afsnit E ("Mastesignaler for rangering").

Da afgangsristsens spor 401, 402 og 403 har fald fra stationsristen mod post 2's område, vil vogne under nedløb i disse afgangsspor - såfremt der udvises forsømmelse ved vognenes afbremsning - kunne fortsætte deres løb forbi dværgsignalerne D 2103 v, D 2105 v henholdsvis D 2107 v i stilling "Forbikørsel forbudt". Et sådant utilsigtet løb forbi nævnte dværgsignaler i "Forbikørsel forbudt"-stilling kan medføre fare for påkørsel af rangerbevægelser (og tog på spor 7 og 8 ved nedløb i spor 401). For at fjerne dette faremoment er der i centralapparatet i post 2 indrettet et særligt håndtag (2105 h), der omlagt til højre kræver sporskifte 298 i plus, 2102 i minus og 2104 i plus. Med håndtag 2105 omlagt til højre har post 2 sikkerhed for, at eventuelle vogne, der fortsætter deres løb forbi dværgsignalerne D 2103 v, D 2105 v henholdsvis D 2107 v i "Forbikørsel forbudt"-stilling, vil føres ud i det fra sporskifte 298 b udgående bagspor (sandspor).

Håndtag 2105 skal normalt være omlagt til højre og må kun tages tilbage fra denne stilling, når og så længe toggangen eller rangerarbejdet nødvendiggør det.

På sportavlen i post 2 er i nævnte sandspor anbragt en tableaulampe, der lyser, når håndtag 2105 er omlagt til højre, forudsat at sporskifterne er retstillet med fuld tungetilslutning i overensstemmelse med foranstående.

Hvis en vogn utilsigtet er kørt ud i nævnte bagspor, er der ingen rangertogvej, der fører til eller fra bagsporet. Afhentning af en sådan vogn skal ske med største forsigtighed og efter nøje samråd med post 2.

Spor 404 i afgangsrysten har tilsvarende fald og under nedløb til dette spor, er der fare for utilsigtet løb forbi dværgsignal D 2109 vb.

I den sydlige ende af spor 404 er der derfor umiddelbart bag dværgsignal D 2109 vb indlagt et afløbssporskifte (nr 2112 b), der betjenes sammen med den sydlige ende af krydsningssporskifte 2112 a/2110 b. Sporskifterne 2112 a/2112 b omfattes ikke af forannævnte særlige håndtag 2105 h, men skal normalt stå i plusstilling (spsk 2112 b til afløb) og må kun bringes i minusstilling, når og så længe rangerarbejdet nødvendiggør dette.

Om sparring af visse sporskiftehåndtag under nedløb fra stationsristen til sporene 401-403 og 404 se "Instruks for Fredericia rangerbanegård". (Instruks nr 3) side 22 og 23.

J. Togenes fremførelse.

Forinden der gives signal til gennemkørsel, skal stationsbestyreren, post 2, foranledige, at en mand posteres på perronen ved gennemkørselsporet.

Eftersyn af, om togvejen er ubesat, sker således:

- 1) Ved ind-, ud-, og gennemkørsel ved iagttagelse af sportavlen i posterne 1 og 2.
- 2) Ved anvendelse af "Stop og ryk frem" fra perronudkørselssignalerne, ved ind- og udrangering af tog, ved telefonisk indkørselstilladelse og ved skriftlig udkørselstilladelse kan eftersynet ske ved iagttagelse af sportavlen for de enkelte dele af

Dækningsspor mod utilsigtet nedløb af vogne fra afgangsristsens spor 401-403.

Nedløb til spor 404.

Signalgivning til gennemkørsel.

Togvejseftersyn og frigivning.

togvejen, der er dækket af dværgsignaler (perronudkørselssignaler) i stillingen "Forbikørsel tilladt". Ved indkørsel kræves kun "Forsigtig forbikørsel tilladt" ved visse dværgsignaler, jfr bestemmelserne i afsnit D side 9 og tilsvarende gælder ved udkørsel for visse dværgsignaler, hvor tog til afgang holder ind i den bag ved dværgsignalet liggende sporisolering, jfr bestemmelserne i afsnit D side 10.

For den øvrige del af togvejen må der foretages direkte togvejseftersyn.

3) Direkte togvejseftersyn skal altid foretages ved følgende indkørselstogveje:

f 2,	"Kør"	fra	Vj	på	spor	101
f 3,	"Kør"	"	"	"	"	102 spsk 524 ⁺
f 4,	"Kør"	"	"	"	"	102 " 524 ⁺
g 1,	"Kør"	fra	personbanegården	på	spor	102
g 2,	"Kør"	"	"	"	"	103
g 3,	"Kør"	"	"	"	"	104.

Lederen af post 5 sikrer sig ved disse togveje, evt gennem meldinger fra pladspersonalet, at togvejen er fri og afgiver følgende melding til post 2:

"Togvejen er fri og retstillet til indkørsel fra på spor".

Direkte togvejseftersyn skal desuden altid foretages ved følgende udkørselstogveje:

m 5,	Udkørsel	til	Vj	fra	spor	402
m 6,	"	"	"	"	"	403.

Betjeningspersonalet i post 3 sikrer sig ved disse togveje, at togvejen er fri og afgiver følgende melding til post 2:

"Togvejen er fri og retstillet til udkørsel til Vejle fra spor".

Frigivning fra post 2 til signalgivning eller spor aflåsning er en ordre til, at det pågældende signal snarest skal stilles, henholdsvis spor aflåsning foretages. Er der noget til hindring herfor, meldes dette til stationsbestyreren, post 2, hvor forholdsordre indhentes, såfremt rangering eller lignende bør gå forud for signalgivning. Posterne 1, 3 og 5 rykker eventuelt for frigivning, hvis den udebliver.

Post 2 må ikke foretage signalgivning hhv frigivning for de under punkt 3) nævnte togveje, forinden de foreskrevne retmeldinger er modtaget.

Indrangering af tog.

Ved indrangering af tog skal stationsbestyreren, post 2, overbevise sig om, at togvejen er fri, samt at alle sporskifter er retstillede, og dværgsignalerne (perronudkørselssignalerne) tillige med dækningsporskifter og dæknings signaler under post 2 er rigtigt indstillede for indrangering til det pågældende spor.

Vedrører indrangeringen post 1 eller post 5's område foretager lederen af disse poster togvejseftersyn, som foreskrevet for post 2 og afgiver følgende melding til stationsbestyreren, post 2:

"Togvejen er fri, alle sporskifter og alle dværg- og perronudkørselssignaler er rigtig stillet for indrangering af tog ... fra til spor".

Under indrangering af tog skal dværgsignalerne og perronudkørselssignalerne vise "Forbikørsel tilladt", for så vidt de ikke indgår i den normale togvej i stillingen "Forsigtig forbikørsel tilladt" jfr afsnit D side 9. Tilladelse herudover til under indrangering at passere dværg- og perronudkørselssignaler i

stillingen "Forsigtig forbikørsel tilladt" skal udtrykkeligt gives af stationsbestyreren, og lokomotivføreren skal underrettes om, at han må være forberedt på at standse foran enhver hindring.

Nødvendiggør forholdene, at et tog må indrangeres forbi et ~~dværg-~~ eller perronudkørselssignal i stillingen "Forbikørsel forbudt", skal de i togvejen liggende sporskifter efterses og sikres, og kørselen forbi et sådant signal skal foregå med særlig stor agtpågivenhed, og rangerlederen skal underrette lokomotivføreren om, at han må være forberedt på at standse foran enhver hindring.

Stationsbestyreren, foranlediger i god tid ved henvendelse til rangermesteren en rangerleder udsendt til indkørselssignalet.

Ved udrangeringen af tog skal stationsbestyreren, post 2, overbevise sig om, at togvejen er fri, samt at alle sporskifter er retstillede, og ~~dværg-~~signalerne (perronudkørselssignalerne) tillige med ~~dekningssporskifter~~ og ~~dekningssignaler~~ under post 2 er rigtigt indstillede for udkørsel fra det pågældende spor.

Vedrører udrangeringen post 1, 3 eller post 5's områder under søger lederen af disse poster togvejen m v som foreskrevet for post 2 og afgiver følgende melding til stationsbestyreren, post 2:

"Togvejen er fri, alle sporskifter og alle ~~dværg-~~ og perronudkørselssignaler er rigtigt stillet for udrangering af tog fra spor til"

Ved udrangering af tog skal ~~samtliche~~ ~~dværg-~~ og perronudkørselssignaler vise "Forbikørsel tilladt", med undtagelse af de tilfælde, hvor tog til afgang holder ind i den bag ved ~~dværg-~~signalet (perronudkørselssignalet) liggende sporisolation, jfr også afsnit D side lo.

Tilladelse herudover til under udrangering at passere ~~dværg-~~ og perronudkørselssignaler i stillingen "Forsigtig forbikørsel tilladt", skal udtrykkeligt gives af stationsbestyreren, og lokomotivføreren skal underrettes om, at han må være forberedt på at standse foran enhver hindring.

Nødvendiggør forholdene, at et tog må udrangeres forbi et ~~dværg-~~ eller perronudkørselssignal i stillingen "Forbikørsel forbudt", skal de i togvejen liggende sporskifter efterses og sikres, og kørselen forbi et sådant signal skal foregå med særlig agtpågivenhed, og rangerlederen skal underrette lokomotivføreren om, at han må være forberedt på at standse foran enhver hindring.

Anvendes "Stop og ryk frem" fra perronudkørselssignalerne, kræves ~~dværg-~~signalerne i togvejen kun at vise "Forsigtig forbikørsel tilladt".

Skriftlig udkørselstilladelse må kun anvendes i de tilfælde, hvor udkørselstogvejen har været stillet, men hvor perronudkørselssignalerne (til syd og øst) på grund af fejlbetjening eller signalorden er gået på "Forbikørsel forbudt", eller udkørselssignalet (til nord fra sporene 2, 3, 4 og 5 er gået på "Stop", medens signalhåndtaget stadig er omlagt (ikke taget tilbage). Er signalhåndtaget for udkørsel taget tilbage i normalstilling, eller kan det ikke omlægges, skal toget udrangeres, såfremt "Stop og ryk frem" (kun til syd og øst) ikke kan anvendes.

Tog fra afgangsruten, der skal standse på personbanegården (planmæssigt eller ekstraordinært) rangeres fra afgangsrustens spor 4ol-4o4 og til spor 4, 5, 6, 7, 8, 9 eller lo på ~~dværg-~~signal med lokomotivføreren som rangerleder.

Udrangering af tog, "Stop og ryk frem" fra PU, samt skriftlig udkørselstilladelse.

Godstogskørsel fra rangerbanegården til personbanegården.

Er standsningen på personbanegården ikke planmæssig, underrettes togføreren gennem rangerformanden i afgangsrister af stationsbestyreren, post 2, om grunden til standsningen. Togføreren videregiver underretningen til lokomotivføreren. Lokomotivføreren må dog kun fungere som rangerleder, såfremt rangertogvejen er fri og retstillet i hele sin længde og sikret af dværg- og perronudkørselssignaler i stillingen "Forbikørsel tilladt". Kan disse betingelser ikke opfyldes, skal stationen medgive toget rangerleder, og denne skal da, før rangerbevægelsen påbegyndes, underrette lokomotivføreren om grunden hertil.

Såfremt et tog rangeres fra afgangsrister ind på et belemret spor på perronbanegården, skal det belemrede sporstykke dækkes mod rangerbevægelsen af et dværg- eller perronudkørselssignal i stillingen "Forbikørsel forbudt", og stationsbestyreren, post 2, skal underrette den af stationen afgivne rangerleder om, at det pågældende spor på personbanegården må forventes at være belemret, samt pålægge rangerlederen at underrette tog- og lokomotivføreren. Dværg- eller perronudkørselssignalet foran det belemrede sporstykke skal vise signal "Forbikørsel forbudt", inden tilladelsen til rangerbevægelsen fra afgangsrister til personbanegården gives.

Viderekørsel fra personbanegården efter standsning kræver i alle tilfælde signal, "Afgang" til togføreren.

Godstogskørsel fra personbanegården til rangerbanegården.

Trykluftbremsede tog fra syd og øst til ankomstristen medgives ikke togpersonale fra personbanegården. Kørselen foregår på dværsgisignal med lokomotivføreren som rangerleder til signal H 533 v/h.

534 v

Rangermesteren giver kørtilladelse til sådanne tog efter retmelding fra post 2, og efter at eventuelle vogne er afkoblede.

Ændret sporbenyttelse.

Tog fra nord, der planmæssigt skal indgå til rangerbanegården, henholdsvis personbanegården, men som ønskes taget ind på personbanegården henholdsvis rangerbanegården, skal underrettes herom på en foranliggende station.

Er toget ikke underrettet forud, underrettes lokomotivføreren gennem telefonen ved signal H 539 v/h (indkørselssignalet til rangerbanegården).
540 v/h

Herudover underrettes togene ikke om ændringer i sporbenyttelsen.

Konstatering af slutsignaler.

Når kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand er indført, skal post 2 sikre sig (evt ved indhentede meldinger), at slutsignaler er til stede.

Linieblokanlæg-gene og fjernstyringsanlæg-gene.

Vedrørende betjeningen af anlæg i forbindelse med de automatiske linieblokanlæg og fjernstyringsanlæg på strækningerne Nyborg H - Fredericia, Fredericia - Lunderskov og Fredericia - Vejle, herunder betjeningen af det særligt udformede automatiske stationsblokanlæg mellem post 5 og post 2 og omvendt, henvises til de herfor udsendte betjeningsvejledninger.

Melding fra post 3 til post 2 om togevejsopløsning for godstog til nord.

Når et tog afgår fra afgangsrister til nord, skal betjeningen i post 3 forblive i posten, indtil togevejsopløsningen har fundet sted, og derefter pr telefon sikre sig, at togevejsopløsningen også er modtaget af post 2.

Telegramudveksling.

Post 2 foretager følgende telegramudveksling:

Af- og tilbagemeldinger af tog, når kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand er tillyst på grund af uorden i linieblokanlæg-gene.

Underretning af togene om ændret sporbenyttelse (jfr dette afsnit ovenfor).

Telegrammer om ændret togfølge til og fra FC, Odense.
Telegrammer om ændret togfølge til og fra Kolding station.
Telegrammer om ændret togfølge til og fra Vejle H station.
Post 2 fordeler selv meldinger om ændret togfølge til post 1 og 5 samt til inspektionskontoret.
Alle andre telegrammer udveksles gennem inspektionskontoret.

Post 2 udfærdiger kl ca 19.30 uddrag af særtogsanmeldelser, herunder aflysning af tog, for det kommende døgn på en særlig formular (svarende til form S 5), der fordeles i henhold til en lokal fordelingsplan efter kl 21.00. I uddraget optages tillige meldinger om sporspæringer m m, samt andre forhold af betydning for toggangen.

Underretning af sikkerhedsmæssig betydning til togene m m.

Særtogsanmeldelser og aflysninger af tog m m, med gyldighed inden døgnets udgang, og som modtages, efter at særtogsuddraget er udsendt, fordeles til alle vedkommende af inspektionskontoret.

Underretninger af sikkerhedsmæssig betydning gives på foranledning af stationsbestyreren, post 2, og de udfærdiges og underskrives af inspektionshavende, der har ansvaret for, at underretningerne afgives til såvel togene som til stationer, banetjenesten o a. Den i SR § 34 pkt 6 omhandlede telefoniske forespørgsel om særtog, løb rettes til post 2, forinden post 2 besvarer forespørgslen, må den ved henvendelse til inspektionshavende sikre sig oplysning om de indtil det pågældende øjeblik tillyste særtog, og besvarelsen skal indeholde alle foreliggende oplysninger om toggangen, selv om forespørgselen kun gælder et enkelt forhold, f eks om anmeldte særtog.

Kørsel for signal til og fra venstre spor kan foregå ad følgende hovedtogveje, idet togvejsbetegnelserne refererer til de i "Betjeningsvejledning for sikringsanlægget på Fredericia station" (Instruks nr 2) (kun fordelt til: Fa, Tsek 4 og 5, Msek 2, Bsek 7, Sing Fa, obm 17, osfm Fa, 5. signalområde, 2. distrikt) anvendte betegnelser (Afsnit III):

Venstrespor-kørsel.

- n 1 Signal VI lo4 h: "Kør" fra Kd på spor 4,
- 2 " " : "Kør" " " " " " 10,
- o 1 Signal VI lo8 h: "Kør" " Ng " " 2,
- 2 " " : "Kør" " " " " " 3,
- 3 " " : "Kør" " " " " " 4,
- 4 " " : "Kør" " " " " " 5,
- 5 " " : "Kør" " " " " " 6.
- p 1 Signal VU lo4 v: Udkørsel til Kd fra spor 4,
- 2 " " : " " " " " " 10,
- q 1 Signal VU lo8 v: " " Ng " " 5,
- 2 " " : " " " " " " 8,
- 3 " " : " " " " " " 9,
- 4 " " : " " " " " " 10,
- r 1 " VU : " " Vj.

Hovedtogveje venstre spor indkørsel.

Hovedtogveje venstre spor udkørsel.

Afvikling af kørselen på venstre spor til og fra Kolding henholdsvis til og fra Nyborg finder sted for signal uden iagttagelse af særlige forholdregler jfr SR § 47 pkt 3 b) og c). For indholdsvis udrangering af tog til henholdsvis fra spor, hvor venstresportogvej ikke findes, gælder de almindelige regler for ind- og udrangering.

Afvikling af kørselen.

Særlige bestemmelser for venstresporkørsel til og fra Pjedsted VM.

Strækningen Fredericia rangerbanegård - Vejle er udstyret med linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor i begge køreretninger.

Pjedsted station er indrettet som en normal VM-station.

Strækningen Fredericia personbanegård - Fredericia rangerbanegård er derimod ikke udstyret med linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor, hvorfor kørslen foregår som rangering.

Tog ad venstre spor til Pjedsted VM-station skal udrangeres til VU-signalet (i km 3.8), der benyttes.

Tog ad venstre spor fra Pjedsted VM-station skal indrangeres fra VI-signalet (i km 3.8) enten til afgangsristeren eller til personbanegården. I sidstnævnte tilfælde omfatter indrangeringen også rangering forbi rangergrænsemærket (nord for personvognsristeren) for venstresporkørsel fra Vejle til personbanegården.

Placering af VI- og VU-signaler.

- a 1 VU-signalet (104 v) mod Kolding er anbragt i km 2.1 til højre for venstre spor mod Kolding.
- 2 VI-signalet (104 h) fra Kolding er anbragt i km 2.2 til højre for venstre spor fra Kolding.
- b 1 VU-signalet (108 v) mod Nyborg er anbragt i km 88.180 til højre for venstre spor mod Nyborg.
- 2 VI-signalet (108 h) fra Nyborg er anbragt i km 88.301 til højre for venstre spor fra Nyborg.
- c 1 VU-signalet mod Vejle er anbragt i km 3.8 til højre for venstre spor mod Vejle.
- 2 VI-signalet fra Vejle er anbragt i km 3.8 til højre for venstre spor fra Vejle.

K. Rangering.

Rangering på dværg- og perron-udkørselssignaler.

De under posterne 1 og 2's områder opstillede rangergrænsemærker danner den absolutte grænse for fremrykning på dværgsignal, og disse mærker må under ingen omstændigheder passeres af rangerbevægelser uden efter særlig tilladelse fra stationsbestyreren.

Desuden er der under posterne 1, 2 og 5's områder ved de spor, der forløber ud i sporområder, som ikke er sikret ved dværgsignaler, opstillet signal nr 118 "Grænsemærke mellem sikret og usikret sporområde".

For samtlige bevægelser fra post 1's område ind mod post 2's område og omvendt skal pågældende signalpost, forinden der stilles signal til fremrykning, underrette den anden post om, at bevægelsen foretages, samt tillige om bevægelsen skal fortsætte ind i nabopostens område. For så vidt modgående rangerbevægelse var påtænkt fra den anden posts område, skal der gøres opmærksom herpå og fornøden aftale træffes om, hvilken bevægelse der skal udføres først. Post 2 afgør i tvivlstilfælde, hvilke bevægelser, der først skal gennemføres.

Tilsvarende bestemmelser gælder for rangering på dværgsignaler ad spor 100-200 for samarbejdet mellem post 2 og post 5.

Ligeledes skal post 2 underrette post 4 evt vognkontrollen, rangerbanegården, om rangerbevægelser til afgangsristeren, herfra undtages dog kørselen med togmaskiner, der skal køre til tog i afgangsristeren.

Dværgsignalerne (perronudkørselssignalerne) skal respekteres af og gælder for alle rangerbevægelser i de pågældende områder.

Dværgsignaler anbragt ved krydsningssporskifter gælder for begge sporene.

Hvor flere efter hinanden holdende rangertrek (loko m v) holder foran et dværg- eller perronudkørselssignal gælder dette signals kørtilladelse kun forreste rangertrek m v, og de efterfølgende rangertrek må først køre frem, når det er iagttaget, at dværgsignalet (perronudkørselssignalet) har indtaget stillingen "Forbikørsel forbudt" og derefter påny viser en kørtilladelse.

Dværgsignalerne (perronudkørselssignalerne) skal iagttages umiddelbart før enhver rangerbevægelse. Bliver personalet optaget af forhold, der afleder opmærksomheden fra dværgsignalet (perronudkørselssignalet), og som medfører, at rangerbevægelsen ikke iværksættes, er det personalets ufravigelige pligt påny at overbevise sig om pågældende signals stilling, umiddelbart før den påtænkte rangerbevægelse udføres.

En overtrædelse af disse bestemmelser kan medføre de alvorligste følger for togsikkerheden og rangersikkerheden.

Opmærksomheden henledes navnlig på, at signalposten er berettiget til at tilbage tage en indstillet rangertogvej, som ikke bliver benyttet, og ændre sporskifteindstillingen 3 minutter efter, at det først stillede dværgsignal (perronudkørselssignal) er taget tilbage fra en kørtilladelse til stillingen "Forbikørsel forbudt", (jfr afsnit D side 11).

Signalerne "Forbikørsel tilladt" eller "Forsigtig forbikørsel tilladt" skal opfattes som en fra signalposten givet ordre til fremrykning, hvilken derefter skal iværksættes hurtigst muligt efter, at rangerlederen er færdig til fremrykning og har givet signal for denne bevægelse. Denne bestemmelse gælder dog ikke for bevægelser fra tog, der er bragt til standsning efter indkørsel. I dette tilfælde skal dværgsignalerne (perronudkørselssignalerne) tages tilbage i stillingen "Forbikørsel forbudt", og først efter fornyet indstilling er dværgsignalets (perronudkørselssignalets) kørstilling signalpostens ordre til fremrykning.

Det er de pågældende lokomotivføreres pligt, uanset rangerleders signal for bevægelse, ubetinget at respektere dværgsignalerne (perronudkørselssignalerne), idet passage af et dværgsignal (perronudkørselssignal) i "Forbikørsel forbudt" - stilling - for så vidt ikke særlig tilladelse foreligger - kan få de alvorligste følger for togsikkerheden og rangersikkerheden.

Enhver påbegyndt rangerbevægelse skal ske således, at en eventuel tilbagegående bevægelse kan foregå på dværgsignal (perronudkørselssignal). Hvor en rangerbevægelse foregår ind på belempret spor for hensætning eller afhentning af vogne, vil det ikke være nødvendigt at forlange de henstående vogne trykket tilbage blot for at opnå at få et dværgsignal (perronudkørselssignal) for tilbagegående bevægelse umiddelbart foran rangertrekket, såfremt rangerlederen nøje overvåger, at det bag rangertrekkets forreste ende (regnet i den påtænkte bevægelsesretning) liggende dværgsignal (perronudkørselssignal) viser en kørtilladelse.

Det er signalpostens pligt at sørge for den fornødne signalgivning for en sådan tilbagegående bevægelse, og det er rangerleders pligt i de tilfælde, hvor der ikke holdes umiddelbart foran et dværgsignal (perronudkørselssignal) at overbevise sig om, at det bag rangertrekkets forreste ende (regnet i den påtænkte bevægelsesretning) liggende dværgsignal (perronudkørselssignal) viser en kørtilladelse.

Det kan medføre den alvorligste fare for rangeruheld, såfremt denne bestemmelse ikke efterleves, idet der da ikke havessikkerhed for, at de mellem foranliggende dværtsignal (perronudkørselssignal) og rangertrækket beliggende sporskifter er sikret, ligesom der heller ikke haves sikkerhed mod fjendtlige rangerbevægelser.

Normalt ved signalposten, hvilke rangerbevægelser der skal foretages, og indstiller i overensstemmelse hermed de fornødne rangertogveje. Skal der foregå rangerbevægelser, der ikke forud er kendt af signalposten, må rangerlederen over radio eller gennem nærmeste telefon kalde posten og søge den fornødne rangertogvej indstillet. Såfremt der gives signal til kørsel for en rangermaskine, og rangerlederen ikke ved, hvilket arbejde, der skal udføres, skal han ligeledes søge kontakt med posten over radio eller gennem nærmeste telefon. Opstår der misforståelse om, hvortil rangerbevægelsen skal gå, og således at der indstilles en anden rangertogvej end forudsat, må der ikke standses midt i rangertogvejen med påfølgende tiltræk til posten og eventuel tilbagegående bevægelse uden kørsel på signal, men den allerede påbegyndte rangerbevægelse skal fuldføres, og rangerpersonalet må om fornødent over radio eller gennem nærmeste telefon få misforståelsen berigtiget.

Hvor et rangertræk skal vende tilbage på dværtsignal opstillet ved et krydsningssporskifte, må det iagttages, at sidste hjulaksel kommer fri af krydsningssporskiftets isolering. Dværtsignalet må dog kun passeres så meget, at sporisoleringen lige netop frigives. Fjerner rangertrækket sig for langt fra det signal, der skal vendes på, således at den tilbagegående bevægelse herved ikke har et dværtsignal umiddelbart foran sig, skabes mulighed for, at pågældende signal kan indstilles for kørsel fra en anden sporgren, og det kan ikke af dværtsignalet ses, hvilken sporgren signalet gælder for.

Særlige bestemmelser ved spor med fælles dværtsignaler.

For rangering fra spor 41 og 42, spor 44 og 45, spor 47 og 48 samt fra spor 404 og 405 (405-407) gælder følgende bestemmelser:

Såfremt der på begge spor holder rangertræk, der skal passere det fælles dværtsignal, skal begge rangerledere, såfremt ingen forud given ordre for fremrykningens rækkefølge foreligger, gennem nærmeste telefon eller over radio kalde post 2, som derefter giver ordre til, hvilket rangertræk der først skal køre frem. Kørtilladelsen fra dværtsignalet gælder altså kun det første rangertræk, og det andet rangertræk må afvente, at dværtsignalet er gået på "Forbikørsel forbudt" og derefter påny viser en kørtilladelse.

Såfremt det bliver nødvendigt at hensætte vogne i sporene 41-42, 44-45 eller 47-48 så langt mod syd, at der ikke er sporfrit til nabospor, skal den rangerleder, der hensætter vognene, drage omsorg for, at sporskifterne P 2 og P 1 henholdsvis P 3 stilles således, at kørsel fra post 2 kan foregå ad det spor, hvortil der kan køres sporfrit, og at post 2 underrettes om, til hvilket spor der ikke er sporfrit.

Rangerpersonalet skal være agtpågivende overfor pladstelefonernes ringning og straks gå til telefonen, når der ringes.

Som almindelig regel gælder, at det er forbudt at stødrangere forbi dværgsignaler, undtagen når disse viser "Signalet annulleret".

Stødrangering forbi annullerede dværgsignaler.

I det omfang, det fremgår af afsnit D punkt 1) side 11 kan dværgsignalerne i området omkring omlæsningsperronen bringes i stillingen "Signalet annulleret".

Fra telefon på omlæsningsperronen eller over radio kan rangerlederen, henholdsvis rangerformanden, ved henvendelse til post 2 få nævnte dværgsignaler i stillingen "Signalet annulleret". Det er rangerlederens, henholdsvis rangerformandens, pligt at underrette post 2, når dværgsignalerne atter kan bringes i normalstilling.

Opmærksomheden henledes på, at sporskifte 274 er sikret mod utidig omstilling ved kørsel i selve sporskiftet og indtil 11 m foran tungestødet. Sporskifterne 270 og 278 er sikret mod utidig omstilling ved kørsel i selve sporskiftet og indtil 7 m foran tungestødene. Afstanden fra tungestødene og dertil, hvor sikringen mod utidig omstilling ophører, er således ret kneben, hvorfor betjeningspersonalet i post 2 må være særdeles agtpågivende overfor disse sporskifters omstilling, når dværgsignalerne viser "Signalet annulleret", særlig når rangertræk er i bevægelse mod pågældende sporskifte. I tilfælde, hvor et sporskiftehåndtag ikke kan lægges helt over, må håndtaget ikke straks lægges tilbage, da der herved skabes mulighed for afsporing, såfremt rangerlederen har bemærket den nye sporskiftstilling og givet signal for kørsel.

Agtpågivenhed over for sporskifteomstilling, når dværgsignaler er annulleret.

Pladspersonalet må ligeledes være agtpågivende overfor sporskifternes stilling og eventuelle omstilling. Der må finde et meget nøje samarbejde sted mellem pladspersonalet og den af betjeningspersonalet i post 2, der betjener sporskifterne 270, 274 og 278, sålænge dværgsignalerne viser "Signalet annulleret".

Om andre annulleringsområder se afsnit D pkt 2), 3), 4) og 5).

Ønsker signalposten at bringe dværgsignalerne i normalstillingen, forinden stødrangeringen er tilendebragt, må signalposten søge kontakt med rangerlederen og instruere ham om grunden samt give ham nærmere forholdsordre.

Ved afbremning af stødrangerede vogne til nævnte spor benyttes dobbeltflangede enkelte hemsko til 45 kg skinner.

Anvendelse af hemsko ved rangering i sporene 6b, 6c, 7b og 7c.

Rangerlederen er ansvarlig for, at anvendte hemsko atter fjernes fra sporet og anbringes på de dertil bestemte pladser.

Rangerformanden fører tilsyn hermed.

Om anvendelse af hemsko henvises i øvrigt til RR og "Almindelig instruktion vedrørende hemsko" af februar 1966.

Enkeltkørende eller sammenkoblede lokomotiver (motorvogne uden rejseuden) og tomme stammer fremføres over den del af stationspladsen, hvor kørselen foregår på dværgsignal (perronudkørselssignal), uden medgivelse af rangerleder.

Lokomotivers (motorvognes) fremførelse på dværg- og perronudkørselssignal.

Togmaskiner (motorvogne), der fra personbanegården skal direkte til maskindepotet, fremføres gennem personbanegårdens område til maskinspor 50 på dværgsignal (perronudkørselssignal) uden rangerleder således:

Damp- og motorlokomotiver samt motorvogne med sporskifte 2120 (M 3) i stillingen minus.

I de tilfælde, hvor det vil være nødvendigt, at kørselen til maskindepotet skal foregå ad spor 410 med sporskifte 2120 (M 3) i stillingen plus, træffer den vagthavende lokomotivmester i hvert enkelt tilfælde aftale med post 2.

Sporskifte 2120's stilling er ikke fastholdt af D 2101 h og D 2107 h, hvorfor sporskiftet ikke må omstilles, så længe D 2101 h og D 2107 h giver tilladelse til kørsel til maskindepotet over sporskiftet.

Togmaskiner (motorvogne, rangermaskiner), der fra maskindepotet skal til tog på personbanegården eller til afgående godstog mod syd og øst, kører ad spor 400 og standser ved platformen 128 m nord for dværghsignal D 2109 va.

Lokomotivføreren (rangerlederen) skal gennem derværende telefon melde sig til post 2. Meldingen skal tillige indeholde oplysning om, i hvilken rækkefølge lokomotiverne holder. Lokomotivføreren (rangerlederen) skal straks melde sig til post 2, selv om der holder lokomotiver (motorvogne, rangermaskiner) foran.

Lokomotivet forbliver holdende ved platformen, indtil der fra det høje dværghsignal D 2109 va vises signal til videre kørsel, medmindre post 2 straks giver tilladelse til fremrykning til dværghsignalet. For togmaskiners og motorvognes vedkommende foregår kørselen såvel til ovennævnte dværghsignal som derfra uden rangerleder.

Udkørende lokomotiver ad spor 400, der skal dreje på drejeskiven mellem sporene 400 og 50, skal køre til drejeskiven ad spor 62 over sporskifte M 5. Dette sporskifte er beliggende i spor 400 lige ud for den nordligste platform med pladstelefonen til post 2, og nøglen til sporskiftet opbevares på lokomotivmesterkontoret.

Medens drejningen foregår, skal sporskifte M 5 være retstillet og aflåst med hængelås til kørsel ad spor 400. Efter endt drejning kører lokomotivet tilbage bag sporskifte M 5 ad spor 62, og drejeskivepasseren retstiller og aflåser med hængelås sporskifte M 5 for kørsel ad spor 400, hvorefter lokomotivføreren melder sig til post 2 på sædvanlig måde.

Sporskifte M 2 benyttes kun som adgang til spor 61.

Togmaskiner med vogne fra ankomstristen til personbanegården ad spor 5, ad spor 100 eller til maskindepotet ad spor 100-70 fremføres med rangerledsagelse til sporskifte 522 b henholdsvis D 505 v, hvorfra der fortsættes under togførerens ledelse og på dværghsignal.

Rangering forbi dværghsignal (peronudkørselssignal) i stillingen "Forbikørsel forbudt".

Når et dværghsignal (peronudkørselssignal) på grund af fejl i sikringsanlægget ikke kan stilles på "Forsigtig forbikørsel tilladt" henholdsvis "Forbikørsel tilladt", må tilladelse til at passere pågældende signal i stillingen "Forbikørsel forbudt" kun gives efter ordre fra stationsbestyreren i post 2, og først efter at tilsvarende sporskifter er eftersat og fornødent sikret.

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

Er derimod kontroltableauet rødt, kan der intet vides om tuggernes stilling, og sporskifterne skal i dette tilfælde efterses på stedet, og den tilliggende tunge i modgående sporskifter aflåses ved låsebolt og hængelås.

Ved rangering under sneforhold kan aflåsningen fra centralapparatet af modgående sporskifter i rangertogvejen om fornødent erstattes af aflåsning ved stockflethsk lås og hængelås såvel ved sporskifter med hagelås som ved sporskifter med indbygget lås, pal-lås eller bruchsalås.

Rangering under sneforhold.

Endvidere kan aflåsning af medgående sporskifter og dæknings-sporskifter bortfalde.

Togmaskiner (motorvogne) skal medgives rangerleder.

L. Rangering i bestemte spor eller på bestemte områder.

Da der ikke findes noget dværgsignal for kørsel fra spor 61 over sporskifte M 2 ind i spor 400, må sådan kørsel kun finde sted efter telefonisk tilladelse fra post 2 til rangerlederen i hvert enkelt tilfælde.

Rangering fra spor 61 ind i spor 400.

Såfremt udkørende togmaskiner m v melder sig i meldetelefonen, medens der foregår rangering i spor 61, må post 2 ikke give dem tilladelse til at køre frem til D 2109 va, før posten har sikret sig, at der er sporfrit.

Af hensyn til faren for sammenstød mellem nedkørende godstogsmaskiner til maskindepotet og rangertræk fra personvognsristen må der ikke uden ganske særlig nødvendighed rangeres fra personvognsristen ind i spor 70, det forlængede rangerhoved, spor 40 a, der har en længde af ca 140 m regnet fra sporskifte P 15, skal benyttes som rangerhoved for personvognsristen.

Rangering i spor 70.

For nedennevnte sporskifter fastsættes følgende normalstilling:

Sporskifte M 4 til kørsel ad spor M 410.

" M 6 " " " " M 50.

Rangering i sporene M 410/65 og M 50/98.

Til sikring mod uvedkommende vognbevægelser fra spor M 65 (reparationssporet) og spor M 98 (kulgårdssporet), skal der efter endt rangering i disse spor anbringes en dobbelt hemske ca 2 m nord for frispormærkerne til spor M 410 henholdsvis spor M 50 og de pågældende sporskifter aflåses med hængelås i normalstilling.

Nøgler til hængelåsene opbevares på lokomotivmesterkontoret (tlf 251).

Forinden tankvogne m v, der nedkøres direkte fra rangerbanegården til hensættelse i spor 98, nedkøres i rangertræk, underretter rangerlederen telefonisk maskindepotet (tlf 251) om rangeringen, og lokomotivmesteren foranlediger da en mand udsendt til spor 98 med nøglerne.

På tilsvarende måde underretter post 2 maskindepotet, når der fra post 2's område skal finde rangering sted ind i nævnte spor. Efter endt rangering i de nævnte spor, afgiver rangerlederen melding til post 2 derom, idet meldingen dækker, at vognene i det pågældende spor er anbragt sporfrit til spor M 410/M 50, dobbelte hemske anbragt, og sporskifterne aflåset med hængelås. Så længe der rangeres i sporene M 410/65 og/eller M 50/98 skal håndtag 299 v i post 2 være omlagt (D 2101 h og D 2101 v vise "Signalet annulleret").

Togmaskiner, der indgår med godstog fra syd og øst til personbanegården, og som videreføres til afgangsristen, skal køre tilbage til post 2 ad ledigt spor i afgangsristen og køre til maskindepotet ad spor 50. Såfremt der ikke findes ledigt spor i afgangsristen til tilbagekørsel, indhenter rangerlederen i hvert enkelt tilfælde gennem telefon 251 lokomotivmesterens tilladelse til at køre maskinen til maskindepotet ad nordre udkørselsspor fra maskindepotet (spor 430). Indkørsel ad dette spor skal ske med forsigtighed af hensyn til eventuelle udkørende maskiner.

Togmaskiner, der ledes over spsk 311 b/a gennem spor 430 til maskindepotet.

Rangering fra post 2 til afgangsrysten, når der finder nedløb sted.

Såfremt der skal foretages rangering fra post 2 til et spor i afgangsrysten, hvortil der finder nedløb sted, skal post 2, foruden at underrette post 4, tillige underrette rangerlederen, der videre giver meddelelsen til lokomotivføreren, rangeringen må herefter foregå med fornøden forsigtighed under hensyn til nedløbet.

Rangering fra personbanegården til ankomstristen ad spor 5.

I ikke-luftbremsede rangeretræk, der føres ad godstogssporet fra personbanegården til ankomstristen, skal der mindst være een betjent, læsset skruebremse pr påbegyndt 30 vognaksler. Tomme vognaksler regnes for halve.

I usigtbart vejr (tåge, snefog) skal der medgives 2 mand til bremsebetjening, når lokomotivet er bagest, og det virkelige antal aksler (læssede og tomme tilsammen) overstiger 30.

Er lokomotivet bagest i trækket, betjenes den bedste af de forreste skruebremses, hvorfra der er god udsigt fremefter, og er lokomotivet forrest, betjenes den bageste brugelige bremse.

Er lokomotivet forrest i trækket, skal bageste vogn være forsynet med slutsignaler.

Er lokomotivet bagest i trækket, skal rangeretrækket efter mørkets frembrud være forsynet med tændte slutsignallygter på den forreste vogn i køreretningen (rødt lys fremefter).

Når rangeretræk, hvor lokomotivet er bagest, medfører 15 eller flere vogne, skal der altid standses under Stenhøjbroen, hvorfra viderekørsel først må ske, når der haves vished for, at signal H 533 v/h viser "Kør". Kan dette signal ikke ses, må

534 v

der rettes forespørgsel til post 5.

Rangerlederen underretter lokomotivføreren herom inden afgang fra personbanegården.

Rangermesterne sørger for medgivelse af den fornødne bremsebetjening og påser, at rangertrækkene er forsynet med slutsignaler.

Rangering over sporskifterne 2114 a og 2114 b.

Bestemmelserne for rangering over sporskifterne 2114 a og 2114 b er optaget i stationens lokale instruks nr 4 om kørsel på forbindelsesbane fra gamle station til rangerbanegården side 4.

M. Andre forhold af sikkerhedsmæssig betydning.

Eftersyn af sporskifter.

Det i SR § 11 omhandlede eftersyn af alle sporskifter (herunder ~~dekningss~~sporskifter og sporspærre), som indgår i togvejene, foretages mandag og torsdag således:

Inspektionshavende:

Sporskifterne 184 a/184 b, 186 a/186 b, 222 a/222 b, 224 a/224 b samt 234 a.

Postene 1 og 2.

Øvrige sporskifter under den pågældende post's område. Bemærkning om eftersynet gøres i kontrolbogen.

Rangerbanegården.

Efter arbejdsfordelingen.

Samtidig med sporskifteeftersynet skal det påses, at samtlige plomber er ubrudte, og at sporskifterne er rengjorte og smurte.

De forskellige, hvem sporskifteeftersynet er pålagt, giver for sit område melding om, at eftersynet er foretaget til stationsbestyreren, post 2, der indfører de modtagne meldinger i telegramjournalen.

Post 2 betjener udkaldningsapparatet og foretager under normal toggang udkaldning 5 minutter før togafgang.

Udkaldningsapparatet.

I forsinkelsestilfælde afpasses udkaldningen efter den forventede afgangstid, og såfremt der herved er skønnet forkert, må togafgangen eventuelt udsættes til 5 minutter efter udkaldningen.

Den, der betjener udkaldningsapparatet (normalt nordlige overportør), afgiver melding til stationsbestyreren, når udkaldning til de enkelte tog har fundet sted.

Personbiler og lastbiler, der nødvendigvis må føres ad traktorvejen, skal være under ledsagelse af en tjenestemand og have inspektionshavendes tilladelse til kørselen, forinden denne må finde sted.

Biler på traktorvejen.

Det er forbudt køretøjer af enhver art at passere ad traktorvejen, når den højtlydende klokke ringer for gennemkørende tog.

For at sikre henstående perronvogne mod at blive sat i bevægelse ud i sporene skal disse vogne være låst om forhjulet med den på ladet anbragte metalbånd.

Sikring af perronvogne, bivogne m v.

Vognene skal endvidere ved hensættelsen anbringes i perronens længderetning, de sættes nord for Vejlevejstunnellen eller på perronernes sydlige ende.

Henstående bivogne til elektrokarrere og benzinkarrere skal fortrinsvis sikres derved, at de kobles til en karre. Kan dette ikke ske, skal de sikres ved, at trækstangen aftages og lægges på perronen mellem forreste og bageste hjul.

Bivognene skal anbringes i perronernes længderetning.

Brugerne af køretøjer af nævnte art er ansvarlig for, at de anbringes sporfrit og sikres på en af forannevnte måder.

Inspektionshavende fører tilsyn med, at ovennævnte vogne samt postvogne er sikret og hensat som anført, og træffer øvrige nødvendige foranstaltninger til sikring af, at der ikke findes uvedkommende ting, som postvogne, væltede perronvogne, presenninger el lign i nærheden af hovedsporene eller andre genstande, som af en eller anden grund kan blive sat i bevægelse og derved komme ud i sporene.

Det overordnede pladspersonale skal ligeledes have opmærksomheden henvendt på vognenes sikring.

Lokomotiver med eller uden vogne, motordræsiner troljer o lign, der fra rangerbanegården skal føres til personbanegården, kan benytte godstogssporet (spor 5) efter tilladelse fra post 2 i hvert enkelt tilfælde.

Kørsel med lokomotiver med eller uden vogne, motordræsiner o l ad spor 5 samt ad sporet mellem tra-torvejen og gamle station.

Stationsbestyreren i post 2 skal, når der gives tilladelse til nævnte kørsel, anbringe advarselsskiltet "Fas på" på signalhåndtaget til D 249 for at tilkendegive, at D 249 h ikke må stilles.

Skiltet må ikke fjernes, før det pågældende køretøj har passeret D 249 v.

"Fas på"-skilt skal anbringes på håndtagene 237 og 215, når der fra post 2 gives tilladelse til, at troljer o lign må benytte sporet mellem traktorvejen og gamle station.

Efter endt kørsel til gamle station melder troljeføreren sporet frit til post 2 gennem pladshytten (rangermester, gamle station).

Efter endt kørsel fra gamle station melder troljeføreren sporet frit til post 2 pr telefon (nr 132). "Pas på"-skiltene må først fjernes, når disse meldinger er modtaget.

Ovenstående regler gælder også skinnecykler i de tilfælde, i hvilke brugeren fremsetter ønske derom til post 2.

Rustkørsel.

For at undgå rustdannelse på transversaleren mellem sporskifte 118 a og 118 b samt på det fra sporskifte 242 a udgående blindspor skal de pågældende sporstykker dagligt befares af mindst 30 aksler. Såfremt dette ikke kan opnås ved normal rangering, skal kørselen suppleres, evt helt foretages, ved etablering af særlig kørsel ("rustkørsel").

Post 1 drager omsorg for sporstykket 118 a - 118 b, medens post 2 drager omsorg for blindsporet. Rustkørselen skal fortrinsvis finde sted i formiddagstimerne.

For at undgå rustdannelse i sporforbindelsen 525 a - 525 b mellem sporene lo3 og lo4 skal denne sporforbindelse daglig befares af mindst 30 aksler. Post 5 drager omsorg herfor.

Fritrumsprofilerne ud for transversalerne ved perronerne.

Det udvidede fritrumsprofil er ikke gennemført ud for transversalerne ved perronerne 2, 3 og 4.

Ved kørsel fra spor 5 til og fra sporene 4 og 6 gennem sporskifterne 222 b/222 a, henholdsvis 224 b/224 a samt ved kørsel fra spor 8 til og fra sporene 7 og 9 gennem sporskifterne 184 a/184 b, henholdsvis 186 a/186 b, pålægges det personalet ikke at opholde sig på vognenes nederste trin mod perronsiden, når de passerer de omhandlede steder.

Perronforkanterne er malet hvide på den mod sporet vendende side i en længde af 6 m til hver side af tungespidsen i ovennævnte sporskifter.

Sporskiftehåndsving og spærreætter.

Plomberede sporskiftehåndsving er anbragt i signalposter i følgende omfang:

Post 1.

2 stk blå håndsving, der anvendes til følgende drev:

126, 128, 130, 132 b, 136 b, 140 a/b, 142, 144, 148 a/b, 152, 156 b, 158 a, 160, 164, 174 a/b, 176 a/b, 178, 184 a/b, 186 a/b.

1 stk gult håndsving, der anvendes til følgende drev:

112 a/b, 116 a/b, 132 a, 136 a, 138, 146, 150.

2 stk røde håndsving, der anvendes til følgende drev:

102, 110, 114 a/b, 118 a/b, 120 a/b, 122, 124 a/b, 134 a/b, 144 b, 154, 156 a, 158 b, 162 a/b, 168, 170, 172, 180 a/b, 182.

Post 2.

3 stk blå håndsving, der anvendes til følgende drev:

296 b, 298 a, 2114 a, 2120.

3 stk gule håndsving, der anvendes til følgende drev:

226, 244 a/b, 246, 248, 254 b, 258 a/b, 260 a/b, 262, 264 a, 266, 276 b, 278, 280, 282 b, 284, 286, 288, 290 b, 294, 296 a, 2102, 2104 a/b, 2106, 2108 a/b, 2110 a/b, 2112 a/b, 2116, 2118 a/b, 2122 a/b.

3 stk røde håndsving, der anvendes til følgende drev:

222 a/b, 224 a/b, 228 a/b, 230 a/b, 234 a/b, 236, 240, 242 a/b, 252 a/b, 254 a, 256 a/b, 264 b, 268 a/b, 270, 272, 274, 276 a, 282 a, 290 a, 292, 298 b, 2100, 2114 b.

Post 4.

1 stk gult håndsving, der anvendes til følgende drev:
4c4, 4o6, 4l2, 4l9.

1 stk rødt håndsving, der anvendes til følgende drev:
4o7, 4o8, 4l1, 4l4, 4l5, 4l6, 4l8.

Post 5.

2 stk blå håndsving, der anvendes til følgende drev:
5o8 a, 5o9 a, 5lo b, 527 a/b, 53o b.

2 stk gule håndsving, der anvendes til følgende drev:
518 b, 52o a/b, 522 b, 524 a/b, 525 a, 542, 545, 546, 548, 551,
553, 555, 556.

2 stk røde håndsving, der anvendes til følgende drev:
5o7, 5o8 b, 5o9 b, 5lo a, 511, 514 a/b, 516 a/b, 517 a/b,
518 a, 522 a, 523 a/b, 525 b, 528, 529, 53o a, 536, 543, 544,
547, 549, 55o, 552.

Desuden er der anbragt sparreretter (røde) i følgende omfang:

Post 1.

4 stk sparreretter for signalhåndtag,
4 " " " sporskiftehåndtag.

Post 2.

4 stk sparreretter for signalhåndtag,
4 " " " sporskiftehåndtag.

Post 3.

1 stk sparrerette for signalhåndtag.

Post 4.

2 stk sparreretter for sporskiftehåndtag.

Post 5.

1 stk sparrerette for signalhåndtag,
2 " sparreretter for sporskiftehåndtag.

Stationsbestyreren i post 2 har ansvaret for, at sparringer i henhold til SR § 46 iværksættes.





