DSB

Ordresamlingen

Serie O

Banetjenesten og elektrotjenesten

Generaldirektoratet, København 1970

Ordresamlingens serie O fordeles til:

Administrationskontorer efter behov
Samtlige stationer
Personale under banetjenesten)
Personale under elektrotjenesten) med personligt eksemplar

ORDRESERIE O

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

3	4	5	56	63	70	73	74	77	87	118
121	124	128	138	150	163	180	196			

ORDRESERIE O

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

2										

Indhold

Side

Side

Side

Side

Ordensbestemmelser m v

Oversigt over bestående love og reglementer m v

Grundreglerne for overholdelse af sikkerhed og orden på DSB indeholdes dels i statsbaneloven af 31. maj 1968, kapitel 9 og færdselsloven af 24. maj 1955, dels i forskellige politi- og ordensreglementer, hvis forskrifter er suppleret ved sikkerhedsreglement (SR).

Angående disse bestemmelsers indhold bemærkes følgende:

»**Statsbaneloven**« og »**færdselsloven**« indeholder politi- og straffebestemmelser, som af hensyn til sikkerheden og ordenen på banerne er fastsat for privatpersoner, særlig det publikum, som rejser med eller benytter banernes tog, færger eller skibe eller benytter andre af banernes indretninger eller færdes eller opholder sig på deres grund. Ved siden heraf indeholder statsbaneloven bestemmelser om jernbanepersonalets forhold over for politiet samt om behandlingen af glemte eller tabte genstande.

»**Politireglement for statsbanerne**« er i modsætning hertil forskrifter, givet for banerne selv, idet det indeholder de af hensyn til sikkerheden for DSB fastsatte grundregler for banernes anlæg og drift. Reglementet indeholder desuden enkelte rene ordensbestemmelser for banerne.

Til sikkerhed for færdslen og til opretholdelse af orden på havnebaner og havnespor er der fastsat bestemmelser for sådanne baner og disses forhold til havnemyndighederne samt for publikum i følgende særlige reglementer:

- »**Ordensreglement** for Københavns havnebane og banen fra Langebro til renholdelsesstationen ved Kløvermarksvej«,
- »**Reglement** for afbenyttelsen af de i forbindelse med DSB anlagte havnespor uden for København« samt
- »**Reglement** for afbenyttelsen af de i forbindelse med de lolland-falsterske jernbane stående havnespor« (kun §§ 5 og 7 gælder for DSB).

De almindelige ordrer og bestemmelser, som nærmest slutter sig til de nævnte ordensbestemmelser, er angivet i de følgende kapitler.

De særlige tekniske bestemmelser, der vedrører banetjenesten og elektrotjenesten, er optaget i efternævnte fortegnelser, vejledninger o l:

- Regler for anbringelse og vedligeholdelse af overbygningen »Sporregler 1959«.
- Regler for lægning og vedligeholdelse af samt tilsyn med langskinnespor.
- Skinnebrud - fejl i skinner.
- Skinnesvejsning - Thermitsvejsning.
- Skinnesvejsning - elektrisk svejsning.
- Skinnesvejsning - gassvejsning.
- Regler for boring og skæring i skinner.
- Brugsanvisning for skinnesmøreapparater.
- Regler for brug, smøring, vedligeholdelse m v af motortroljer.
- Bestemmelser vedrørende flaskegasanlæg i køretøjer.
- Vejledning for udførelse og vedligeholdelse af underbygning m v.
- Tekniske retningslinier for anlæg af havnespor.
- Bestemmelser vedrørende baneområdernes bemyndigelse til at tillade fremmede visse anlæg eller anbringelser på og ved baneanlæg. Fremmedarbejder 1970 (rettet maj 1972).
- Forskrifter for undersøgelse af statsbanernes broer.

- Regler for udførelse af anlæg m v ved krydsning mellem jernbaner og veje.
- Regler vedrørende automatiske signaler ved niveauoverkørsler over jernbaner.
- Instruks for udførelse af ledbevogtning.
- Største tilladte akselafstand, akseltryk og metervægt samt læsseprofil på danske normalsporede baner og færger (Akseltrykfortegnelse AML).
- Tekniske anlæg og hjælpemidler på stationerne og ved maskindepoterne.
- Plakat med grænser for det fri rum over sporene.
- Normaltegninger for sporoverbygningen.
- Sikringsanlæggene og deres betjening (SODB).
- Elektriske sikringsanlæg og teleanlæg.
- Mekaniske sikringsanlæg.
- Vejledning i brugen af DSB højttaleranlæg.
- Fjernskriveinstruks.
- Særlige instrukser og vejledninger angående lokale sikringsanlæg.
- Linieblokanlæggene på dobbeltsporet bane og deres betjening.
- Normaltegninger for sikringstjenesten.
- Pallåsen, dens indbygning og vedligeholdelse.
- Vejledning vedrørende elektriske håndsignallygter, model DSB.
- Vejledning vedrørende elektrisk håndsignallygte, model Nife.
- S-baneinstruks.
- Køreledningsinstruks.
- Vejledning for jernbanepersonalet til foreløbig behandling af syge og sårede.

REGLER FOR FÆRDSEL OG OPHOLD PÅ DSBOMRÅDET M M

Almindelige regler om adgang til banen

Statsbanelovens § 60, stk 1:

Til statsbaneområdet henregnes:
1. banelinien med tilhørende skråninger, banketter, grøfter, broer og andre anlæg,
2. stationernes område,
3. statsbanernes tog og færger,
4. de under statsbanernes bestyrelse hørende forpladser og adgangsveje til stationer og færgesteder.

Statsbanelovens § 61:
Stk 1. Ingen må uden tilladelse færdes eller lade dyr færdes på dele af statsbaneområdet, som ikke er åbne for offentligheden.

Stk 2. For færdsel inden for stationernes område gælder de bestemmelser, som statsbanestyrelsen fastsætter
.....

Det pålægges tjenestemænd under banetjenesten og stationstjenesten at bortvise fra DSBområdet enhver, der ikke har ret til at færdes der, samt at afkræve den pågældende bøde overensstemmende med bødebestemmelserne.

Færdsel uden adgangskort

Følgende har ret til at færdes på banen uden adgangskort:

1) Tjenestemænd i 37.-40. lønramme på samtlige strækninger.

2) Sektionsingeniører og deres stedfortrædere, baneingeniører på baneområdernes delstrækninger, sikringsingeniører, bygningsinspektører, forstinspektører, driftsområdechefer og funktionsledere eller deres stedfortrædere, hver på de under deres virksomhed hørende strækninger.

3) Andre statsbanetjenestemænd i uniform eller - i det mindste - med uniformshue.

4) Ekstraarbejdere, håndværkere og arbejdsmænd ved DSB, der arbejder på banen eller begiver sig til eller fra arbejde på denne, og som er kendt af banepersonalet, samt ledvogtersker og private personer, der er antaget til ledbevogtningen, når de bærer banevagtskilt eller armbind. De skal dog følge givne anvisninger med hensyn til færdsel på banen.

   Ikke uniformeret personale skal ved færdsel over spornettet på stationsområderne tage skyldigt hensyn til, at sådan færdsel er forbudt for publikum. Personalet bør således ikke passere sporene (heller ikke perronovergangene) ved togtid, ligesom færdslen til og fra stationspladsen i øvrigt bør ske ad de for publikum bestemte adgangsveje og ikke ved at stige over hegn eller lignende.

5) De kørende postkontorers personale, tjenestemænd ved de faste ved banelinierne beliggende posthuse og post- og telegrafvæsenets liniepersonale under udførelsen af deres tjeneste eller i anledning af denne, dog kun når de bærer den for de pågældende foreskrevne uniform eller i det mindste uniformshue. Landpostbude skal dog være forsynede med adgangskort efter de nedenfor angivne regler.

6) Tjenestemænd under statsskov- og toldvæsenet under deres tjeneste eller i anledning af denne, når de er iført den for dem reglementerede uniform. De har endvidere ret til at betræde banens skråninger, dæmninger, grøfter og banegårde samt fri adgang til samtlige lokaler, der er bestemt til tjenstlig brug.

7) Chefen for afdelinger og bataljoner (normalt oberstløjtnanter) under forsvaret samt højere militære myndigheder under udførelsen af deres tjeneste eller i anledning af denne, samt de af disse i tjenstligt hverv udsendte officerer eller tjenestemænd, herunder indbefattet det af geodætisk institut udsendte opmålingspersonale. De pågældende har desuden fri adgang til ventesale og perroner.

Chefen for afdelinger og bataljoner (normalt oberstløjtnanter) under forsvaret samt højere militære myndigheder legitimerer sig ved at være iført den for dem reglementerede uniform. Alle andre militære personer, hvem ret til adgang er indrømmet, legitimerer sig ved et på navn og tjenestestilling lydende militært identitetskort (BMS nr 362A).

8) Politiet har ansvaret for den almindelige ordens overholdelse på stationerne og er derfor berettiget til under iagttagelse af lovgivningens regler om husundersøgelser m v at begive sig ind på banens grund.

Politiet skal i udøvelsen af sine forretninger på DSBs område rette sig efter de anvisninger, vedkommende tjenestemand ved DSB giver, men selv om polititjenestemændene måtte handle imod sådanne anvisninger eller formenes at gøre sig skyldig i overgreb, må de dog, når de optræder i uniform eller med politiskilt og angiver at handle i embeds medfør, i almindelighed ikke bortvises, men de bør gøres opmærksom på den forstyrrelse og fare for dem selv eller andre, som deres optræden kan medføre, og det passerede skal af vedkommende tjenestemand ved DSB straks indberettes til hans foresatte.

Enhver af de ovenfor under 1) - 3) nævnte samt enhver med adgangskort forsynet tjenestemand ved DSB har ret til i tjenestens medfør at indføre fremmede uden kort på DSBs område. Tilsynsførende tjenestemænd har dog ret til at kræve oplyst, i hvilket øjemed de fremmedes færdsel på banen finder sted, for eventuelt at kunne gøre indberetning derom.

Landpostbude og andre, der er forsynet med adgangskort til færdsel på banelinien, har ret til at færdes på denne, også når de medfører cykel, der trækkes, medens kørsel på cykel på banelinien er forbudt.

Det er forbudt fremmede at færdes over spor til lejede arealer. Dette gælder også for bude fra leverandører af brød, mælk, øl m v.

Udstedelse af adgangskort

Adgangskort udstedt uden betaling

Kortene udstedes af baneområderne, således at hvert baneområde udsteder kort gyldige inden for dens område. Kort med gyldighed til samtlige DSB strækninger udstedes af generaldirektoratet (baneafdelingen), der ligeledes udsteder kort for personale tjenestegørende under generaldirektoratet og de under dette henhørende virksomheder.

Foruden de almindelige adgangskort giver visse frirejsehjemler, bl a nordiske fribilletter, adgang til besigtigelse af baneanlæg. De pågældende frirejsehjemler har påtryk herom.

Adgangskort udstedt mod betaling

Kortene, som udfærdiges af baneområderne, udstedes kun for sådanne personer over 18 år, der kan antages ikke at ville misbruge kortet. Kortene udfærdiges kun til færdsel på stationer og banestrækninger, på hvilke det uden ulempe for driften skønnes at kunne

tillades private at færdes, og således navnlig ikke til dobbeltsporede strækninger og større stationer.

For kortenes benyttelse gælder de på bagsiden trykte regler.

Hvert kort betales med 25 kr for kalenderåret uden hensyn til, at det muligt kun ønskes udfærdiget for en kortere tid.

Adgangskortene bestilles på den vedkommende strækning nærmest liggende station, som fremsender bestillingen til baneområdet med nøjagtig angivelse af strækningen. De udfærdigede kort tilsendes stationen til udlevering til bestilleren mod den fastsatte betaling.

Ved udløbet af kortenes gyldighed indsendes de til baneområdet til tilintetgørelse.

Ophold i erhvervsøjemed, optagelse af spillefilm m v

Statsbanelovens § 61, stk 3:

Uden statsbanestyrelsens tilladelse må ingen tage ophold på statsbaneområdet i erhvervsøjemed, optage spillefilm, foretage indsamlinger, omdele tryksager eller lignende. Tillige må fornøden næringsretlig eller almindelig politimæssig hjemmel foreligge.

Det pålægges personalet nøje at påse, at der ikke i strid hermed tages ophold i erhvervsøjemed på DSB områder, når sådant ophold ikke er tilladt ifølge særlig overenskomst eller efter særlig tilladelse. Overtrædelser heraf skal anmeldes for politiet gennem den stedlige ledelse.

Det er således bl a forbudt på DSB områder at forhandle postkort m v eller mod betaling at optræde for publikum.

Optagelse af spillefilm på DSBområdet må kun ske efter tilladelse fra generaldirektoratet (reklamekontoret), og i overværelse af en repræsentant for DSB, der kontrollerer, at optagelsen sker i overensstemmelse med den givne tilladelse.

Publikum må ikke forulempes ved filmsoptagelsen, og der bør drages omsorg for, at rejsende ikke mod deres vidende og vilje kommer med på billedet. Såfremt det ønskes, at DSB personale skal deltage i filmsoptagelsen, må de pågældendes samtykke indhentes.

Passage af banen, havnespor o l

Fælles regler for benyttelse af offentlige og private overkørsler og overgange

Statsbanelovens § 62, jf færdselslovens §§ 27 og 28:

Stk 1. Overkørsler og overgange må ikke benyttes, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig.

Stk 2. Der skal udvises særlig forsigtighed, når dyr trækkes eller drives over banen. Det samme gælder, når plove, harver, tærskeværker, træstammer, tungtlæssede vogne og andre tunge genstande føres over banen. Det er ikke tilladt at lade dyr eller køretøjer holde stille på overkørslen.

Stk 3. Særligt langsomt kørende transporter, såsom tromletog, entreprenørmateriel, gravemaskiner, store maskintransporter og lignende, må ikke passere overkørslen, forinden der ved henvendelse til nærmeste station er truffet aftale om tidspunktet for passagen.

Særlige regler for private overkørsler og overgange

Statsbanelovens § 62, jf. færdselslovens §§ 27 og 28:

Stk 4. Led og bomme for private overkørsler forsynes af statsbanerne med en lukkeanordning, der fastholder leddet (bommen), således at overkørslen er lukket.

Stk 5. Led og bomme for private overkørsler skal lukkes, hver gang de har været benyttet. Under markarbejder og lignende, der nødvendiggør en med korte mellemrum tilbagevendende brug af overkørslen, er det dog tilladt at holde leddene (bommene) åbne, når overkørslen hele tiden er under pålideligt tilsyn af en person, der er placeret således, at han har den fornødne udsigt over banen og til enhver tid kan standse færdslen over overkørslen. Mangler ved led eller bomme skal af brugeren uopholdeligt anmeldes for statsbanerne.

Stk 6. Enhver bruger af private overkørsler og overgange er ansvarlig for de forseelser med hensyn til overkørslens eller overgangens lovlige benyttelse, hans folk under arbejde for ham gør sig skyldige i.

Stk 7. Uvedkommende må ikke benytte private overkørsler og overgange.

Overkørslens led skal i almindelighed lukkes efter hver benyttelse, men kan dog i tilfælde af stadig brug under markarbejde holdes åbent, når der ved leddet posteres en vagt, den kan hindre, at personer og dyr kommer ind på eller passerer banen gennem de åbentstående led, når tog- ventede eller uventede - nærmer sig.

Det kan således ikke anses for tilstrækkeligt, at en af de ved markarbejdet beskæftigede personer "holder øje" med leddet, idet et sådant tilsyn ikke vil være i stand til at hindre, at en person eller et dyr, i alt fald fra modsat side, kommer ind på banen. Den vagthavende må derfor være placeret således, at han har god oversigt over det nærmeste areal på begge sider af overkørslen, hvad der i almindelighed vil være ensbetydende med, at togpersonalet i et passerende tog vil kunne se, at det åbentstående led er under bevogtning.

Regler for politianmeldelse af vejtrafikanter

Såfremt det af personalet iagttages, at vejtrafikanter overtræder færdselsbestemmelser, som har tilknytning til passage m v af jernbaneoverkørsler, f eks vedrørende:

passage af automatisk sikrede overkørsler uanset vejsignalernes og automatiske bommes rette funktion,

hurtig kørsel med brat opbremsning tæt op til en overkørsel umiddelbart før togpassage eller

andre former for grov tilsidesættelse af den agtpågivenhed, det påhviler vejtrafikanterne at udvise i forbindelse med færdsel over eller i nærheden af jernbanespor,

indberettes forholdet omgående til den nærmeste station, der foretager selve politianmeldelsen.

Foruden om selve forseelsens art skal der gives oplysning om følgende:

1. Køretøjets indregistreringsnummer, suppleret med en nærmere beskrivelse af art, farve og eventuelt firmanavn.
2. Køretøjets køreretning og omtrentlige afstand fra toget.

3. Overkørslens nummer og beliggenhed.
4. Dato og klokkeslet for det passerede.
5. Anmelderens navn, stilling og bopæl.

Forskrifter for publikum

Statsbanelovens § 65:

Stk 1. Så længe tog eller togdel er i bevægelse, må ingen stige på eller af vognene eller hjælpe andre dertil eller åbne vognenes døre og låger.

Stk 2. Al ind- og udstigning skal ske på den dertil bestemte side af toget og på de dertil bestemte eller anviste steder på stationer og færger.

Stk 3. Færdsel til eller fra færger må kun ske ad landgangsbro eller færgeklap, og kun når disse er frigivet for passage.

Stk 4. Der må ikke fra tog udkastes genstande, der kan beskadige personer eller ejendom.

Stk 5. Nødbremsen i tog må kun benyttes, når virkelig fare foreligger.

Udkastning fra tog af skadegørende genstande samt misbrug af nødbremsen skal altid anmeldes for en station og af denne meldes til politiet.

Statsbanelovens § 66:

På stationerne flyttes jernbanevogne af jernbanepersonalet. Andre må ikke uden stationens tilladelse foretage sådan flytning.

Arbejde på banens grund eller i nærheden af denne

Statsbanelovens § 64:

Stk 1. Ingen må uden statsbanestyrelsens tilladelse foretage udgravning i en sådan nærhed af statsbanernes grund, at der derved kan opstå fare for driften.

Stk 2. Det er forbudt uden statsbanestyrelsens tilladelse at føre ledninger over eller under banen eller at lede vand til banen eller dennes grøfter.

Statsbanelovens § 70, stk 3:

Bestemmelserne i § 64 finder tilsvarende anvendelse for de i stk 1 nævnte spor - dvs statsbanernes havnespor m v.

FORSKRIFTER MEDDELT AF STATSBANESTYRELSEN ELLER STATSBANEPERSONALET

Statsbanelovens § 67, stk 1:

Enhver, der søger adgang til eller opholder sig på statsbaneområdet, skal rette sig efter de forskrifter, der af statsbanestyrelsen gives til opretholdelse af orden og sikkerhed, og som er bekendtgjort ved opslag på statsbaneområdet eller på anden hensigtsmæssig måde. Ligeledes skal enhver rette sig efter de særlige forskrifter med hensyn til opretholdelse af orden og sikkerhed, der i tjenestens medfør meddeles ham af statsbanernes personale.

OVERTRÆDELSE AF BESTEMMELSERNE VEDRØRENDE SIKKERHED OG ORDEN PÅ STATSBANEOMRÅDET

Forbrydelser mod banernes sikkerhed, tyveri, ildspåsættelse m v

Statsbanelovens § 67:

.....

Stk 3. Personer, der anholdes af statsbanepersonalet, skal snarest afleveres til politiet.

Stk 4. Politiet skal efter anmodning bistå statsbanepersonalet i håndhævelsen af de for banerne gældende ordens- og sikkerhedsbestemmelser.

.....

Gribes nogen på fersk gerning i en egentlig forbrydelse mod driftens sikkerhed, skal han i henhold til statsbanelovens § 67, stk 2 - 3, anholdes og ufortøvet afleveres til politiet. Indberetning skal straks ad tjenstlig vej sendes til generaldirektoratet.

Regler for anmeldelse af forbrydelser mod driftens sikkerhed

Såfremt personalet iagttager forbrydelser mod driftens sikkerhed eller handlinger, der må antages at være udført i en sådan hensigt, f eks

- når der sker stenkast og skud mod tog
- når sten, tømmer eller andre genstande findes henlagt på skinnerne
- når banernes anlæg, materiel, teleanlæg eller andet af deres tilbehør findes beskadiget under sådanne omstændigheder, at det kan formodes, at beskadigelserne er foretaget for at udsætte driften for fare,

skal anmeldelse omgående ske til nærmeste station.

Foruden selve overtrædelsens art, skal der gives oplysning om følgende:

1. Dato og klokkeslet for det passerede eller for opdagelsen
2. Den nøjagtige stedsangivelse
3. Evt angivelse af det sted, hvorfra handlingen er forøvet
4. Observationer med hensyn til den mulige gerningsmand
5. Anmelderens navn, stilling og tjenestested.

En station, der modtager anmeldelse af heromhandlede art, skal af hensyn til opklaringsarbejdet omgående anmelde forholdet til den stedlige politimyndighed.

På samme måde skal mundtlig eller skriftlig melding gives, når der haves mistanke eller formodning om, at der er begået tyveri eller anden forbrydelse med hensyn til jernbanens tilbehør, ejendele eller betroet gods eller i dens bygninger.

I tilfælde, hvor normal farefri tilstand ikke øjeblikkelig kan oprettes efter opdagelsen af forbrydelse, skal de foreskrevne sikkerhedsforanstaltninger straks træffes på stedet og melding uopholdelig afgives til nærmeste station, hvor stationsbestyreren derefter træffer alle øvrige foranstaltninger til afværgelse af faren.

Når indbrud, ildspåsættelse eller andre grove forbrydelser over for statsbanerne opdages, skal den tjenestemand, der har den stedlige ledelse på det pågældende område, foranledige, at der straks sker meddelelse om forbrydelsen til nærmeste politimyndighed, om hvis adresse og telefonnummer han skal holde sig underrettet, samt sørge for, at alt på gerningsstedet så vidt muligt forbliver urørt, indtil politiet er kommet til stede.

Enhver ved jernbanen ansat er forpligtet til at yde politiet al mulig bistand til opdagelse af den skyldige.

Overtrædelse af statsbanelovens politibestemmelser

Statsbanelovens § 67:

.....

Stk 2. Enhver, der overtræder bestemmelserne i §§ 61, 65 og 67, stk 1, eller forskrifter i henhold til disse bestemmelser, kan af statsbanepersonalet udvises, om fornødent udsættes, fra statsbaneområdet. Hvis sagen ikke afgøres efter § 73, stk 2, kan den pågældende anholdes, medmindre han stiller sikkerhed for bødeansvaret eller godtgør, hvem han er, og at han har fast bopæl her i landet.

Statsbanelovens § 73:

Stk 1. Overtrædelse af §§ 61-66 og 67, stk 1, samt § 70, stk 1-3, straffes med bøde. På samme måde straffes tilsidesættelse af pålæg efter § 67, stk 1, 2. punktum, eller af vilkår for tilladelse efter §§ 61, 64 og 66 samt overtrædelse af forskrifter, der udfærdiges med hjemmel i §§ 61, 67, stk 1, 1. punktum, og § 70, stk 4.

Stk 2. Ministeren kan fastsætte bestemmelser, hvorefter sager om overtrædelse af de i §§ 61-66 og 67, stk 1, samt § 70 stk 1-3, indeholdte eller i henhold til disse bestemmelser givne forskrifter, såfremt den pågældende erkender sig skyldig, kan afgøres ved, at han betaler en af vedkommende jernbanemand angivet bøde, der ikke kan overstige 40 kr. Ministeren fastsætter nærmere bestemmelser om størrelsen af de bøder, der efter reglerne i dette stykke kan pålægges for forskellige grupper af overtrædelser. Ved bødens betaling skal der gives

den pågældende en kvittering, der indeholder en beskrivelse af overtrædelsen.

I medfør af statsbanelovens § 73, stk 2, har Ministeriet for offentlige Arbejder ved en bekendtgørelse af 27. juni 1946 fastsat bøderne for efternævnte overtrædelser af de i statsbanelovens §§ 61 - 67 omhandlede forbud og forskrifter således:

§ 1

En bøde af 20 kr fastsættes for den, som

a) egenmægtig åbner eller overskrider led, bomme eller andre afspærringsindretninger for bevogtede overkørsler og overgange,
b) benytter overkørsler og overgange, når det ved signal tilkendegives, eller det kan ses eller høres, at tog nærmer sig, såvel som for den, som benytter en bevogtet overkørsel eller overgang, efter at lukning af led eller bomme er påbegyndt,
c) lader dyr, køretøjer, plove, harver, træstammer eller andre tunge genstande holde stille på overkørsler eller overgange,
d) kører, rider, cykler, trækker eller driver dyr eller transporterer de under c) nævnte tunge genstande på banelinien med tilhørende skråninger, banketter, grøfter, broer og andre anlæg uden for de over banen førende overkørsler og overgange.

§ 2

En bøde af 10 kr fastsættes for den, som

a) uberettiget færdes på banelinien med tilhørende skråninger, banketter, grøfter, broer og andre anlæg uden for overkørsler og overgange eller på stationer, tog, færger og skibe uden for de for offentligheden åbne lokaliteter, for så vidt overtrædelsen ikke falder ind under § 1, punkt d),
b) hvor billetkontrollen er henlagt til stationerne, begiver sig til eller fra det således afspærrede område ad andre veje end de dertil bestemte eller anviste,

c) medens tog eller togdel er i bevægelse, stiger på eller af vognene eller hjælper andre dertil eller åbner de i vognsiden anbragte døre og låger,
d) stiger ind i eller ud af tog på den ikke dertil bestemte side eller uden for de dertil bestemte eller anviste steder på stationer og færger,
e) færdes til eller fra færger og skib ad anden vej end landgangsbro eller færgeklap eller på disse, når de ikke er frigivet for passage,
f) flytter jernbanevogne på stationer uden stationens tilladelse,
g) overtræder nogen af statsbanestyrelsen i henhold til statsbanelovens § 68, stk 1, udstedt og kundgjort forskrift.

§ 3

En bøde af 4 kr fastsættes for den bruger af private overkørsler eller overgange, som forsømmer at lukke og aflåse det derfor anbragte led (bom).

§ 4

Når overtræderen på vedkommende jernbanemands forlangende betaler den for den pågældende forseelse i foranstående §§ 1 - 3 fastsatte bøde, bortfalder sagens videre forfølgning; for betalingen skal der samtidig gives kvittering.

§ 5

Ved denne bekendtgørelses ikrafttræden ophæves bekendtgørelse nr 22 af 31. januar 1944.

§ 6

Denne bekendtgørelse træder i kraft den 1. juli 1946.

De foran omhandlede forseelser vil dog altid, ligesom alle øvrige overtrædelser af statsbaneloven, kunne forfølges som offentlig politisag. Anmeldelse til politiet gennem den stedlige ledelse på det pågældende område bør således altid finde sted i tilfælde, der må betragtes som særlig graverende, f eks sådanne, der har medført eller kunne have medført betydelig skade på person eller gods.

Når de i bødebekendtgørelsen omhandlede forseelser begås af børn under 15 år, skal der ikke foretages politianmeldelse eller opkræves bøder, men sagen indberettes til generaldirektoratet med angivelse af pågældendes alder og navn samt forældrenes eller værgens bopæl.

Opkrævning af bøder for mindre overtrædelser af statsbaneloven

I forbindelse med foranstående bestemmelser angående størrelsen af bøder for mindre overtrædelser af statsbaneloven bestemmes følgende:

Alle vedkommende tjenestemænd skal påse, at de omhandlede overtrædelser ikke går upåtalt hen. Såfremt de træffer nogen i overtrædelse af forbudene, skal de opfordre vedkommende til at betale den fastsatte bøde.

Betales bøden derefter i mindelighed, gives der overtræderen skriftlig kvittering for betalingen, og dermed er sagen forbi for hans vedkommende. Den tjenestemand, der har opkrævet bøden, indbetaler den til nærmeste station med opgivelse af overtræderens navn og datoen for forseelsen samt dennes beskaffenhed og indberetter derhos det forefaldne til generaldirektoratet.

Kan eller vil overtræderen ikke straks betale bøden, skal han opfordres til enten at stille sikkerhed for bødens beløb eller at godtgøre sit navn og adresse (herunder at han har fast bopæl her i landet). Opfylder han et af disse vilkår, må han ikke opholdes videre, men indberetning om det forefaldne indsendes til den nærmeste station, der derefter foranlediger sagen anmeldt for politiet.

Kan eller vil overtræderen hverken stille sikkerhed eller legitimere sig som anført, skal han anholdes og med angivelse af den begåede forseelse gennem nærmeste station afleveres til vedkommende

politimyndighed (på landet eventuelt til sognefogeden), for at sagen kan blive behandlet ved retten. Sådan anholdelse må dog kun iværksættes på eller umiddelbart ved statsbanernes område eller om bord i disses færger.

I alle tilfælde indsendes indberetning til generaldirektoratet, uanset om anholdelse er foretaget eller ikke.

Har nogen overtrådt statsbanelovens forskrifter for publikum eller de i medfør af disse forskrifter trufne anordninger, uden at de i det foregående angivne regler kan komme til anvendelse, f eks fordi der ikke for forseelsen er fastsat bøde af en bestemt størrelse, skal indberetning indsendes med oplysning om overtræderens navn og bopæl.

Når lukningsindretningerne for en privat overkørsel eller overgang findes åbentstående og overkørslen tillige uden tilsyn (jf statsbanelovens § 62), skal brugeren afkræves bøde i overensstemmelse med bødebestemmelsernes § 3. Kendes brugeren ikke, eller nægter han at betale bøden, indberettes det til baneområdet, der foranlediger sagen anmeldt for politiet.

Beskadigelse af statsbanernes ejendele m v

Statsbanelovens § 68:

Stk 1. Ministeren for offentlige arbejder kan fastsætte regler om størrelsen af erstatning for mindre beskadigelser af statsbanernes bygninger og materiel.

Når nogen ødelægger eller beskadiger statsbanernes ejendele på sådan måde, at erstatning herfor efter de gældende bestemmelser formenes at kunne pålægges ham, og det drejer sig om genstande, for hvis beskadigelse der er fastsat bestemte takster, skal den øverste på stedet tjenestegørende straks afkræve den skyldige erstatning.

I modsat fald underrettes nærmeste station om den opståede skade, herunder eventuelt skadevolderens navn og adresse, samt, hvis det drejer sig om påkørsel af bomme (led) af et motorkøretøj, kendingsbogstaver og nummer på det pågældende køretøj, hvorefter stationen snarest anmelder sagen for politiet.

OPTAGELSE AF HUSDYR

Optagelse og udlevering

Enhver er efter lovgivningen (lov nr 107 af 31. marts 1953) pligtig til på alle årets tider at holde sine husdyr på egen grund. Husdyr, som imod denne forskrift træffes på DSBs grund, skal straks optages. Enhver ansat er såvel berettiget som forpligtet til at optage dem. Optagelsesretten kan på jernbanearealer endvidere udøves af politiet. Ved optagelsen skal det påses, at der ikke tilføjes dyrene skade. Når dyret er optaget og ikke straks mod betaling af de nedenfor nævnte optagelsespenge kan tilbageleveres den, der holder det eller de pågældende dyr, skal den, der har foretaget optagelsen, sørge for, at dyret eller dyrene efter omstændighederne snarest bliver ført til nærmeste station eller vogterhus eller tøjres forsvarligt på et nærliggende, DSB tilhørende grundstykke, og dyrene skal derefter passes og fodres på behørig måde, så længe de er i DSBs værge. Om optagelsen skal der uopholdelig sendes melding til nærmeste station med oplysning om, når og hvor optagelse er sket, hvor de optagne dyr er bragt hen, samt så vidt muligt navn og bopæl for den, der holder det eller de pågældende dyr. Optagne dyr må ikke udleveres uden DSBs skriftlige tilladelse dertil.

Betales optagelsespengene straks på stedet uden stationens medvirken, skal den pågældende opkrævende tjenestemand indbetale pengene til nærmeste station med opgivelse af dyrets art.

Optagelsespengene udgør:

For et stk hornkvæg over 1 år eller en hest over 1 år ..	5,00 kr
for en kalv, et svin, et føl, et får, en ged eller en hund ..	2,00 kr
for et stk fjerkræ, en tamkanin eller et pelsdyr	0,50 kr

Disse takster kan til enhver tid ændres af landbrugsministeren.

Når andre husdyr end de nævnte optages, skal der i hvert enkelt tilfælde betales de samme optagelsespenge, som er fastsat for det af de ovennævnte dyr, hvormed det optagne nærmest kan sættes i klasse. Hvis en flok husdyr optages, kan der dog højst kræves optagelsespenge for 5 dyr.

Tvivl og meningsforskel om optagelsespengenes størrelse afgøres af politiet.

Udleveres dyrene, inden optagelsespengene er betalt, tabes retten til disse.

Forgæves forsøg på optagelse

Når det forgæves er forsøgt at optage dyr, der er kommet ind på DSBs grund, bør den, der holder det eller de pågældende dyr, ved anmeldelse til politiet foranlediges straffet med bøde for ufred.

Når det forgæves er forsøgt at optage uvane husdyr, løsslupne pelsdyr, tamkaniner eller fjerkræ, omstrejfende hunde eller katte på DSBs grund, kan de fjernes på bedste måde, og den, der var besidder af dyret, kan i så fald ikke fordre erstatning, selv om dyret kommer til skade eller omkommer, men kan dog fordre dyret tilbage uden betaling af optagelsespenge. Underretning om sådant tilfælde skal straks gives til den, der var besidder af dyret, hvis han kendes, og i modsat fald til politiet under iagttagelse af de ovenfor foreskrevne regler.

Nedskydning eller anden direkte på drab af dyret sigtende fremgangsmåde må dog kun anvendes, når dyrets besidder i forvejen indenfor det sidste år er advaret. Er besidderen ukendt, kan advarsel indeholdende en kort beskrivelse af det pågældende dyr ske gennem et på egnen udbredt dagblad. Advarsel er dog ufornøden, når dyret frembyder nærliggende fare for person eller ejendom.

Erstatning for skade

Når husdyr, som er blevet optaget i henhold til bestemmelserne foran, har anrettet skade på statsbanernes grund eller ejendom, skal dette udtrykkelig anføres i meldingen til stationen.

TILSYN MED JAGTFREDEN PÅ STATSBANELINIER OG VED STATSSKOV

Efter overenskomst mellem de pågældende ministerier er der fastsat følgende bestemmelser om ordningen af tilsynet med jagtfreden på statsbanelinier i og ved statsskov.

§ 1

Statsskovvæsenet fører på statsbanernes vegne tilsyn med jagtfreden på de dele af statsbanernes grund, som gennemskærer, berører eller ligger i nærheden af statsskovene.

§ 2

Dette skovvæsenets jagttilsyn føres ved de under skovvæsenet hørende embeds- og bestillingsmænd, og der udstedes derfor ordentligvis hvert år af jernbanevæsenet færdselstegn til de under skovvæsenet hørende tjenestemænd, der opgives af Direktoratet for Statsskovbruget.

§ 3

På de nævnte dele af banernes grund, for så vidt publikum ikke dertil har adgang, er skovvæsenets foranførte tjenestemænd berettigede

til på statsbanernes vegne at foretage den i lov nr 145 af 28. april 1931 § 13*) omhandlede anholdelse af enhver, der uden statsbanernes eller skovvæsenets tilladelse færdes med bøsse eller jagthund, i fornødent fald mod forevisning af et af statsbanerne udstedt legitimationstegn. Retslig forfølgning af jagtforseelser begåede på banens grund, foranstaltes af skovvæsenet på statsbanernes vegne. Statsbanerne modtager de bøder, som den pågældende, der har gjort sig skyldig i en jagtforseelse, måtte ifalde, for så vidt de overhovedet tilfalder den private sagsøger, og de udreder på den anden side de med retsforfølgningen forbundne udgifter.

§ 4

De pågældende tjenestemænd ved skovvæsenet er, når der er opstået grundet mistanke om, at nogen af de ved banerne ansatte tjenestemænd enten selv gør sig skyldig i ulovlig jagt eller på nogen måde støtter personer, der overtræder eller agter at overtræde jagtfreden på statens grund, berettigede til på banens grund at anstille sådanne undersøgelser i den nævnte anledning, som måtte være hjemlede i den gældende lovgivning.

Statsbanernes tjenestemænd, dog ingen af lavere grad end en baneformand, er pligtige til i sådanne tilfælde, såfremt den pågældende forseelse formenes begået af en underordnet jernbanefunktionær, at være skovvæsenet behjælpelig med opdagelsen af det strafbare forhold, eventuelt at ledsage skovvæsenets tjenestemænd til det sted, hvor den mistænkte bor, under forudsætning af, at dette kan ske uden tilsidesættelse af deres pligter i jernbanens tjeneste.

§ 5

Skovvæsenet er uberettiget til selv at lade udøve jagt eller nedlægge vildt på banens areal, men anskudt vildt, der falder eller forender der, betragtes som faldet på skovens grund.

---

*) nu lov nr 221 af 3. juni 1967, § 12.

§ 6

Driftsområderne er pligtige at meddele skovriderne så vel som de sagførere, der af skovvæsenet måtte blive antagne til at føre jagtforbrydelsessager, de oplysninger, som de er i stand til at give angående forsendelsen af vildt.

De statsskove, der gennemskæres af eller berøres af DSB, er følgende:

Skovdistrikt	Skovens navn	Statsbaneliniens Navn	km
Gurre	Lave Skov.....	Kystbanen.....	33,6-34,6
	Egebæks Vang	Kystbanen.....	40,2-41,8
	Fredensborg Lund ..	Nordbanen	44,7-44,9
Nøddebo	Gribskov (Stenholt-vang)	Nordbanen	38,3-39,9
1. Frederiksborg	Grønholt Vang	Nordbanen	41,9-43,0
	Lille Hestehave	Nordbanen	33,9-34,7
Hørsholms ...	Folehave Skov	Kystbanen.....	24,3-25,0
1. Københavns .	Jægersborg Hegn ...	Kystbanen.....	17,6-20,0
	Trørød Hegn	Kystbanen.....	21,15-21,51
	Bistrup Hegn.....	Nordbanen	22,0-22,8
	Geels Skov	Nordbanen	18,3-19,3
Lystskovdistrikt	Jægersborg Dyrehave	Kystbanen.....	13,6-17,6
	Charlottenlund Skov .	Kystbanen.....	9,9-10,8
	Krogerup Skov.....	Kystbanen.....	36,6-37,1
Falsters.....	Bangsebo Skov.....	Falsterbanen.....	19,3-19,7
	Søndre Kohave.....	Falsterbanen.....	21,2-21,7
Buderupholm..	Skørpinglund Brændeskov, Teglgårdshede, Hellum, Tved, Mosskov, Tvillingskov og Hesselholt ..	Ålborg-Hobro	217,0-225,0
Viborg	Viborg Plantage....	Viborg-Herning	43,0-43,6
	Hald Egeskov	Viborg-Herning	41,7-42,5
Silkeborg	Lysbro Skov	Silkeborg-Herning	31,1-31,9
	Nordskov	Skanderborg-Silkeborg .	26,1-29,4
	Nordskov	Silkeborg-Laurbjerg...	0,8-4,1
Palsgård	Gludsted Plantage ..	Funder-Bramming	94,3-97,7
Boller	Mellem Ussinggård Sønderskov og Ussinggård Anneksskov	Vejle-Horsens.....	47,40-47,93
Åbenrå.....	Ris og Jørgensbjerg Skov	Rødekro-Åbenrå	2,425-4,470
	Rugbjerg Plantage (Rovbjerg Skov)	Vojens-Rødekro.....	76,0-77,2
	Søgaard Skove.....	Sønderborg-Tinglev ...	38,3-39,7
Gråsten	Sø- og skov (park) arealerne ved Gråsten, Overstjernen ved Gråsten	Sønderborg-Tinglev ...	14,7-15,8

BEHANDLING AF FUNDNE SAGER OG AF VILDT, DER FOREFINDES PÅ BANERNES GRUND

Fundne sager

Statsbanelovens § 69:

Stk 1. Glemte eller tabte genstande, der findes på statsbaneområdet, og som må formodes at være glemt eller tabt af rejsende, skal såfremt ejeren ikke kan findes, opbevares af statsbanerne i 2 måneder og derefter fremlyses i Statstidende.

Stk 2. Indløses genstandene ikke inden 1 måned efter fremlysningen, kan de sælges ved offentlig auktion, der kan afholdes af statsbanerne uden medvirken af en af justitsministeriet beskikket auktionsleder.

Overskuddet af auktionen med fradrag af fragt og oplagspenge tilfalder statsbanepersonalets sygekasse.

Stk 3. Genstande, der er udsat for fordærv, kan straks sælges bedst muligt. Overskuddet anvendes som nævnt i stk 2. Dog kan det fordres udbetalt af rette vedkommende inden 3 måneder efter salget.

Stk 4. Penge, værdipapirer, særlig værdifulde smykker og lignende skal straks afleveres til politiet tillige med de genstande, sammen med hvilke de måtte være fundet. Det samme gælder let antændelige og eksplosive sager og lignende.

Stk 5. Reglerne i stk 1-4 finder tilsvarende anvendelse på genstande, der er indleveret i statsbanernes garderober, men ikke afhentes inden afhentningsfristens udløb.

Glemte eller tabte genstande, der findes på banelinien, hvor de antages tabt af passagerer i forbikørende tog, skal uopholdelig afleveres til nærmeste station, der skal tage dem under sikker forvaring.

Ved afleveringen skal angives, hvor og under hvilke omstændigheder genstandene er fundet.

Rede penge, værdipapirer samt smykker m v, der har en værdi af mindst ca 1000 kr og let antændelige og eksplosive genstande afleverer stationen straks til politiet, medens der til opbevaring af andre fundne sager er indrettet et depot på København H for området øst for Storebælt og et depot på Århus H for området vest for Storebælt. Til disse depoter, indsender stationerne de fundne sager, medmindre de forinden er forlangt udleveret.

Der bør ikke fremsættes krav om findeløn for fundne sager, men det skal da overlades til ejerens skøn, om han finder anledning til at give findeløn eller ej. Når penge, værdipapirer m v af stationerne er afleveret til politiet, kan det i almindelighed ikke forventes, at politiet vil fastsætte findeløn for dette hittegods.

Genstande, der findes glemt eller tabt på stationspladser, havnepladser, havnebaner eller lignende steder skal afleveres til nærmeste station med oplysning om findested, tidspunkt for fundet og finderens navn.

Vildt der forefindes på banens grund

DSB er som grundejer berettiget til at bemægtige og tilegne sig det vildt, som måtte blive antruffet eller fundet på banernes grund. Anskudt vildt, der falder eller forender på DSB-grund i og ved statsskov tilfalder dog Statsskovvæsenet.

For så vidt vildtet har nogen værdi, skal det afleveres til nærmeste godsterminal, der da sørger for, at det sælges på bedste måde.

Godsterminalen bør dog ikke sælge vildtet på den tid af året, hvor det på grund af fredningsbestemmelserne ikke må faldbydes.

For at undgå misforståelse bemærkes udtrykkeligt, at det ikke er tilladt de ansatte at udøve jagt på DSBs grund.

Bestemmelser vedrørende toggang og signalgivning

Bestemmelser, der slutter sig til sikkerhedsreglementet (SR)

Underretning om midlertidige hastighedsnedsættelser m v

De almindelige bestemmelser om midlertidige hastighedsnedsættelser og andre særlige forhold vedrørende kørslen findes i SR. De særlige bestemmelser vedrørende underretning gennem den ugentlige oversigt, betegnet La om ændret sporbenyttelse, sporspærringer og kørsel på venstre spor er ligeledes anført i SR.

Baneområderne sender ugentlig anmeldelserne til La, hvortil de særlig til dette formål udarbejdede skemaer skal anvendes. Anmeldelserne skal ske så betids til banetjenesten, at de foreligger hos denne tirsdag morgen ved tjenestens begyndelse og videresendes til togledelsen, således at de foreligger der tirsdag formiddag. Materiale fra f eks anlægskontorer til optagelse i La-anmeldelsen skal derfor være de pågældende baneområder i hænde senest fredag morgen, 2. uge før La's ikrafttræden.

Såfremt La-anmeldelsen omfatter ændring af hastigheder på stationer skal vedkommende signalområde underrettes ved genpart af anmeldelsen. Det skal af selve anmeldelsen fremgå, at denne underretning er foretaget.

I uger, hvor der ikke ønskes iværksat hastighedsnedsættelser eller lignende, skal skemaet indsendes med påtegning: Intet.

La-anmeldelser, der medfører indgreb i den normale toggang, f eks ved kørsel ad venstre spor, ændret sporbenyttelse på stationer o l, må kun fremsendes med henvisning til forudgående aftale med togledelsen.

Om udarbejdelse af La-anmeldelser, se La-instruksen.

La-anmeldelsen skal indsendes i de til dette formål bestemte konvolutter.

Spærring af spor på fri bane

Bliver det som følge af arbejder på banen eller banens tilstand nødvendigt at spærre et spor, skal der i tilslutning til bestemmelserne i SR iagttages følgende:

a. **Forud planlagt spærring ud over normalt togfrie intervaller**

Banemesteren, henholdsvis sikringsmesteren, skal, for så vidt det på nogen måde er muligt, foretage anmeldelse om den pågældende sporspærring så betids, at sporspærringen kan bekendtgøres gennem La. Anmeldelse skal ske til baneområdet (vedkommende baneingeniør) henholdsvis signalområdet, til snarest mulig videre foranledning.

Har det undtagelsesvis ikke været muligt at få en sporspærring anmeldt til optagelse i La, skal banemesteren, henholdsvis sikringsmesteren tidligst muligt fremsætte anmodning om etablering af den pågældende sporspærring til baneområdet (vedkommende baneingeniør), henholdsvis signalområdet til snarest mulig videre foranledning.

Hvis forholdene ikke tillader denne fremgangsmåde, retter arbejdslederen selv, eventuelt gennem en togfølgestation, henvendelse til togledelsen, der derefter i begge tilfælde sørger for underretning af alle vedkommende.

Arbejdet må først påbegyndes, når spærringen er iværksat jf reglerne i SR.

b. **Forud planlægt spærring, der kun omfatter normalt togfrie intervaller**

Banemesteren, henholdsvis sikringsmesteren skal tidligst muligt fremsætte anmodning om etablering af den pågældende sporspærring til togledelsen, der derefter sørger for underretning af alle vedkommende.

Arbejdet må først påbegyndes, når spærringen er iværksæt, jf reglerne i SR.

c. **Spærring uden varsel**

Bliver det nødvendigt at spærre et spor på fri bane **uden varsel**, f eks på grund af skinnebrud, naturbegivenheder e l, skal der i alle tilfælde forholdes således:

Stationsbestyreren for en af de stationer, der begrænser pågældende banestykke underrettes hurtigst muligt. Er tog på vej mod det ufarbare sporstykke, skal toget søges standset ved afgivelse af håndsignal »stop« (signal nr 18.9) - på strækninger med linieblokanlæg så vidt muligt suppleret ved anbringelse af kortslutningsstrop - og underrettet om forholdet.

Stationsbestyreren iværksætter sporspærringen og underretter den, der har givet meldingen, om, hvorledes der skal forholdes, indtil stedlig dækning er foretaget.

d. **Dækning af ufarbare spor på fri bane**

Spor på fri bane, som ikke må befares på grund af arbejder på banen eller på grund af banens tilstand, skal dækkes enten med kortslutningsstropper eller standsignaler, jf reglerne i SR.

Anbringelse af kortslutningsstropper på fjernstyrede strækninger sker efter aftale med FC.

Kortslutningsstropperne anbringes på begge sider af arbejdsstedet i en afstand af ca 25 m fra dette, for at undgå at kortslutningsstropperne ved utilsigtede påvirkninger går løse.

Forinden kortslutningsstropper påsættes, skal det i muligt omfang kontrolleres, at påsætningen kan ske uden utilsigtet påvirkning af f eks overkørselsanlæg.

Er der foretaget dækning ved hjælp af kortslutningsstrop og skal der foretages kørsel på det spærrede spor og stedet, hvor kortslutningsstrop er anbragt skal passeres, skal arbejdslederen foranledige at kortslutningsstroppen fjernes inden forbikørslen. Påsætning efter forbikørsel skal atter ske efter nærmere aftale med FC.

Dækning af et ufarbart spor må under ingen omstændigheder undlades, selv om spærringen er bekendtgjort gennem La eller ved togledelsens foranstaltning, og heller ikke selv om spærringen kun er kortvarig. Arbejdslederen skal altid sørge for, at standsignaler eller kortslutningsstropper er til stede på arbejdsstedet i fornødent omfang.

Henvendelser om sporspærringer skal altid ske så tidligt som overhovedet muligt, og arbejdslederen skal i hver enkelt tilfælde **personligt** sikre sig, at en forud planlagt spærring enten er optaget i den gældende La eller er bekendtgjort af togledelsen.

Når det spærrede spor atter er farbart, skal arbejdslederen **snarest** underrette nærmeste togfølgestation. På fjernstyrede strækninger underrettes FC.

Såfremt der på et spærret spor er iværksat kørsel med et eller flere køretøjer skal arbejdslederen inden kørslens påbegyndelse instruere det personale, der skal fremføre køretøjerne, om kørslens udførelse m v. Køretøjerne skal fremføres med fornøden forsigtighed og med hastighed afpasset efter synligheds- og bremseforhold, og førerne skal udvise særlig agtpågivenhed over for anden samtidig kørsel på det spærrede spor.

Om spærring og dækning af ufarbare spor på stationer henvises til SR.

Ekstratog

I tilslutning til bestemmelserne i SR gælder følgende for underretning af banetjenestens og elektrotjenestens personale om ekstratogs løb, aflysning af tog m v.

Banemesteren og sikringsmesteren eller disses stedfortrædere skal om morgenen, når tjenesten tiltrædes, så vidt muligt give møde på deres hjemstedsstation for at indhente oplysning om tillyste og aflyste tog samt om andre forhold, som kan have betydning for banetjenestens og elektrotjenestens liniearbejde.

Uanset om der er indhentet oplysning om morgenen, skal banemesteren og sikringsmesteren, eller disses stedfortrædere - om fornødent - senere på dagen indhente oplysning om forhold, som måtte være bekendtgjort, efter at de første oplysninger er indhentet. Sådan oplysning må kun gives af personale, der er berettiget til at fungere som stationsbestyrer.

Personale, der på egen hånd udfører arbejde på linien, skal indhente oplysning efter samme regler.

Stationsbestyrerne skal ved henvendelser fra banetjenestens og elektrotjenestens personale om spørgsmål vedrørende toggangen uopfordret give meddelelse om samtlige foreliggende oplysninger vedrørende tillysning af tog, aflysning af tog, togforsinkelser, midlertidige sporspærringer, kørsel på venstre spor på dobbeltsporet bane o I, uden hensyn til, om forespørgslen kun gælder et enkelt forhold, f eks om anmeldte særtog. Ved fremsætning af forespørgsler af denne art over for stationsbestyrerne skal spørgeren ligeledes uopfordret oplyse, hvilken interesse han har i de ønskede oplysninger, såsom »Jeg skal på skinnecykel til .....« eller »Vi skal i dag arbejde i sporet mod .....«.

Benyttelse af arbejdskøretøjer (Dræsiner, troljer, vogne, sporværktøjsmaskiner m v)

1. De sikkerhedsmæssige bestemmelser vedrørende fremførelse af arbejdskøretøjer findes i SR.

2. Arbejdskøretøjer må ikke være isolerede. Dog skal stigetroljer til brug ved køreledningsarbejder være isolerede; sådanne troljer fremføres som angivet i »S-baneinstruksen«. Motortroljer med et akseltryk på mindst 2000 kg, som opfylder betingelserne for med sikkerhed at kortslutte sporisolationer, skal være forsynet med en i førerhuset anbragt »attest« herom. Egenvægten skal være påmalet alle arbejdskøretøjer.
   Arbejdskøretøjer, der vejer over 250 kg, og som er indrettet til at sættes ud af sporet, skal medføre fornødne hjælpemidler hertil.
   Motordrevne arbejdskøretøjer skal være forsynet med en kraftigt virkende bremse.
   Arbejdskøretøjer, der holder stille i isoleret spor, må under ingen omstændigheder hæves fra skinnerne, end ikke med ét hjulsæt.
   Stationer og fjernstyringscentraler skal straks underrette brugeren (baneområde, signalområde m v) af et arbejdskøretøj med »attest«, når det konstateres, at dette ikke har registreret besat spor, således at »attesten« kan blive fjernet. For at kunne klarlægge årsagen til, at et arbejdskøretøj med »attest« ikke har registreret besat spor, er det nødvendigt, at der i forbindelse med underretning af brugeren gives en nærmere beskrivelse af bl a fejlens karakter.
   Til brug herfor er der fremstillet en særlig blanket S 100, som benyttes ved evt uregelmæssigheder af ovennævnte art.

3. Et arbejdskøretøj, der kører på førerens eget ansvar, må fremføres af føreren alene, såfremt denne er i stand til straks at fjerne køretøjet med eventuelt læs fra sporet; i modsat fald skal arbejdskøretøjet medgives så meget personale, at dette er i stand til ved håndkraft og uden anvendelse af hjælpemidler at fjerne køretøjet med eventuelt læs fra sporet.
   Ved fremførelse på fælles ansvar eller som tog søges arbejdskøretøjet bemændet med 2 mand, men fremførelse kan dog ske med kun én mand.

4. Fører er den af det ledsagende personale, der henhører til den højeste tjenestekategori, medmindre der inden kørslens påbegyndelse udtrykkelig er truffet anden bestemmelse.
Føreren skal være DSB tjenestemand og have det fornødne kendskab til SR. Efter generaldirektoratets nærmere bestemmelse kan ikke-tjenestemænd med ingeniør- eller konstruktøruddannelse anvendes til fører af et arbejdskøretøj. Såfremt den pågældende ikke har bestået prøven ved banekursus, banenæstformandseksamen, sikringskursus eller kørestrømskursus, fastsætter baneafdelingen, i hvilken udstrækning et sådant kendskab skal dokumenteres ved anden prøve.
Føreren har ansvaret for arbejdskøretøjets fremførelse med hensyn til toggangen m v og for, at alle givne forskrifter vedrørende bemanding, signalføring og fremførelse følges. Når kørsel sker på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar, skal føreren sørge for signalmidler til dækning i tilfælde af nedbrud.
Under kørslen skal føreren være opmærksom på toggangen. Han skal endvidere være opmærksom på, at ikke personførende tog må fremføres før planmæssig tid. Han har desuden ansvaret for, at et arbejdskøretøj, der er fjernet fra sporet, og som efterlades uden tilsyn på en station eller på fri bane, er anbragt profilfrit, afbremset og forskriftsmæssigt aflåset. Fremføres et arbejdskøretøj som tog, skal La medbringes.

5. Er arbejdskøretøjet bemandet med særlig chauffør, kræves, at denne opfylder samme betingelser med hensyn til kendskab til bestemmelserne i SR som føreren. Chaufføren har ansvar for hastighed, rettidig bremsning og udkig samt for overholdelse af reglerne med hensyn til passage af overkørsler, jf punkt 11 og 12.

6. Arbejdskøretøjer, der er forsynet med såvel træk- som stødapparater, kan, når forholdene gør det ønskeligt, benyttes som trækkraft for jernbanevogne. Fremførelsen finder sted efter reglerne i SR § 71, punkt 2 eller 4. Der må højst medgives tre vogne, men i øvrigt fastsætter baneafdelingen for hvert køretøj højeste tilladte belastning og hvilken bremsevægt, henholdsvis antal bremsede vogne, der er påkrævet. Instruktion herom skal være opslået i arbejdskøretøjet.
Medgives sådanne arbejdskøretøjer andet materiel end jernbanevogne (f eks diplorier eller troljer) gælder arbejdskøretøjets »attest« ikke, medmindre det medgivne materiel også har »attest«.

Trykluftbremsen på såvel arbejdskøretøj som jernbanevogne skal så vidt muligt anvendes, men er dette ikke muligt, skal jernbanevognenes skrue- eller håndbremser være betjent. Inden kørslen påbegyndes, skal føreren ved afprøvning sikre sig, at bremserne virker.
Ved kørsel over mere end ét banestykke på ikke-fjernstyrede strækninger uden melding fra hver station om ankomst, skal eventuelle medgivne vogne være tilkoblet den gennemgående bremseledning.

7. Arbejdskøretøjer skal fremføres med en efter synligheds- og bremseforhold m v afpasset hastighed. På stationer må hastigheden ikke overskride 40 km/t, og ved perronovergange, traktorveje o l skal hastigheden afpasses således, at arbejdskøretøjet om nødvendigt kan standse foran disse. På stationer skal kørsel i øvrigt ske med forsigtighed og med hensyntagen til eventuelle tog- og rangerbevægelser, hvorfor føreren skal holde fornøden kontakt med signalposter og rangerledere.
Ved passage af AM-signaler og standsningsmærkerne nr 17.20, 17.21, 17.22 og 17.24 må hastigheden ikke overskride 40 km/t af hensyn til sporisolationens rette funktion.
Om fremførelse under sneforhold, se Vinterinstruks.

8. Et arbejdskøretøj, som kører på førerens eget ansvar, må ikke følge efter et tog eller et arbejdskøretøj i mindre afstand end 200 m, og det skal have forladt et banestykke - eller være fjernet fra sporet - så betids, at togene ikke forsinkes, og at lokomotivførere ikke foruroliges af fare for påkørsel.

9. Kan et arbejdskøretøj, som kører på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar, undtagelsesvis ikke nå ind til en af de togfølgestationer, der begrænser banestykket, eller kan det ikke fjernes fra sporet på fri bane inden det aftalte tidspunkt, skal føreren hurtigst muligt give en af stationerne, henholdsvis FC, underretning herom.

10. Det påhviler ledbevogtningspersonalet på den fri bane uopfordret at meddele arbejdskøretøjers personale sådanne oplysninger, som er af betydning for arbejdskøretøjernes fremførelse.

11. Arbejdskøretøjer vil normalt sætte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg i funktion, når de befarer et af anlæggets tændesteder (sporisolation eller skinnekontakt). De til anlægget hørende signaler (og bomme) vil atter gå i normalstilling, når sporisolationen ved overkørslen er passeret.
    På enkeltsporet bane er anlæggets relæudstyr dog ikke dermed bragt i normalstilling, idet en tidsspærring fortsat er i funktion. Først når arbejdskøretøjet under viderekørsel har passeret tændestedet for modsat køreretning, ophæves tidsspærringen, hvorved anlægget bringes i normalstilling. Skal arbejdskøretøjet gøre ophold mellem de to tændesteder (f eks ved selve overkørslen), skal føreren drage omsorg for, at anlægget kan fungere ved efterfølgende togpassage ved at ophæve tidsspærringen. Dette sker ved at bringe anlægget i normalstilling, således som angivet i betjeningskassens låg.
    Betjeningskasserne skal normalt være lukkede og aflåsede, og de tilhørende nøgler skal være fjernet fra låsene. Kun kasser, som skal benyttes, må åbnes, og dette må først ske, umiddelbart før betjening skal foretages. Så snart betjening og en eventuel deraf følgende iagttagelse af et kontroltableau er tilendebragt, skal kasserne atter lukkes og aflåses.
    Når arbejdskøretøjer efter endt ophold skal forlade området imellem de to tændesteder, skal føreren foretage følgende:
    Anlægget startes ved benyttelse af trykknappen »Tænding (og ned)« i betjeningskassen ved overkørslen eller på stationsbygningen.
    Arbejdskøretøjet bringes til at besætte og forlade sporisolationen og påvirke eventuel skinnekontakt ved overkørslen, hvorved signal og bomme bringes i normalstilling.
    Under kørsel bort fra overkørslen påvirker arbejdskøretøjet skinnekontakten ved det ene tændested, hvorved tidsspærringen ophæves, og anlægget går i normalstilling.
    Ved kørsel med arbejdskøretøjer på dobbeltsporet bane samt på strækninger med fjernstyring og/eller automatiske linieblokanlæg skal der altid på forhånd træffes aftale med nærmeste togfølgestation - hhv fjernstyringscentral - om forhold vedrørende betjening af automatiske bomme.

12. Ved passage af overkørsler forholdes således:
    a) **Automatisk sikrede overkørsler**
    For arbejdskøretøjer, som følger i blokafstand, henholdsvis stationsafstand, efter et forankørende tog eller arbejdskøretøj, gælder bestemmelserne i SR. I andre tilfælde skal hastigheden, uanset hvad de til overkørslen hørende signaler har vist, afpasses således, at arbejdskøretøjet kan standse foran overkørslen og føres forsigtigt over.

b) **Overkørsler, der er sikret med manuelt betjente bomme (led)**
Arbejdskøretøjet skal standse foran overkørslen og derefter føres forsigtig over. Nedsættelse af hastigheden og standsning kan dog undlades, såfremt det ved tegn fra ledbevogtningspersonalet tilkendegives, at banen er farbar.

c) **Overkørsler, der ikke er sikret med manuelt betjente bomme (led), advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg**
Arbejdskøretøjet skal standse foran overkørslen og derefter føres forsigtigt over. Standsning kan dog undlades, såfremt de tilstødende veje kan overses i tilstrækkelig afstand, og det med sikkerhed kan afgøres, at der ikke er vejfærdsel i retning mod overkørslen.

Motordrevne arbejdskøretøjer skal afgive lydsignal foran overkørsler og overgange, dog ikke ved overkørsler, der er sikret ved manuelt betjente bomme (led), når det ved tegn fra ledbevogtningspersonalet tilkendegives, at banen er farbar.
Det kan ikke tillades ansatte ved DSB uden i tjenestens medfør at benytte arbejdskøretøjer på banen, ligesom der heller ikke må gives de ansattes hustruer og børn eller fremmede adgang til disse køretøjer.

Benyttelse af skinnecykler

1. Skinnecykler må kun benyttes af de tjenestemænd, for hvem de er bestemte. Brugeren skal under kørslen være iført sikkerhedsvest.
Det er strengt forbudt uvedkommende, såvel tjenestemænd, der intet har at gøre på banelinien, som privatpersoner, herunder tjenestemænds familie, at benytte skinnecykel.

2. Skinnecykler må kun benyttes i **tjenstligt øjemed**, herunder til kørsel til og fra arbejdsstedet. Skinnecykler må ikke benyttes til transport af tungere materialer eller værktøj end at brugeren i en faresituation hurtigt kan sætte skinnecyklen af sporet.

3. Skinnecykler skal være isolerede. Ved skinnecykler, der er brugerens ejendom, skal isoleringen ske på brugerens bekostning efter anvisning fra DSB.

4. Forinden brugeren kører ud på skinnecykel, skal han ved henvendelse til personale, der er berettiget til at fungere som stationsbestyrer, skaffe sig oplysning om tillyste og aflyste tog, om kørsel på venstre spor på dobbeltsporet bane, om mulige togforsinkelser og om afsendelse af ikke personførende tog indtil 30 minutter før den i tjenestekøreplanen anførte tid. Han skal under kørslen være opmærksom på toggangen.

5. Når der er bekendtgjort arbejdstogs-løb på en strækning, og der inden for den bekendtgjorte arbejdstid skal køres på skinnecykel over denne strækning, skal skinnecyklens bruger ved forespørgsel til stationer m v - eventuelt pr telefon - skaffe sig meddelelse fra en togfølgestation om, hvor arbejdstoget befinder sig. Lignende forsigtighedsregler bør iagttages, når der er tillyst særtog og i tilfælde af togforsinkelser.

6. Skinnecykler skal sættes af spor i god tid, inden tog skal passere, således at toget ikke sinkes, og lokomotivføreren ikke foruroliges af fare for påkørsel.

7. Skinnecykler skal fremføres med en efter forholdene afpasset hastighed. Ved overkørsler, hvor de tilstødende veje ikke kan overses i tilstrækkelig afstand, må hastigheden ikke være større, end at køretøjet kan standses øjeblikkeligt.
   Skinnecykler kan på enkeltsporet bane undertiden sætte advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg i funktion i utide, når de befarer et af anlæggets tændesteder (skinnekontakt).
   Såfremt dette sker, må den kørende bringe anlægget i normalstilling, medmindre der er mulighed for, at tog på vej mod overkørslen har passeret et tændested.
   Anlægget bringes i normalstilling som angivet side 44, pkt 11.

8. Skinnecykler må ikke følge efter tog i mindre afstand end 200 m.

9. Ved dag skal skinnecykler ikke føre kendingssignal. I mørke skal på **enkeltsporet** bane som kendingssignal anvendes rødt lys såvel fremad som bagud og på **dobbeltsporet** bane rødt lys i den retning hvorfra tog kan ventes på samme spor, og hvidt lys i modsat retning.
   På banestrækninger, hvor flere baner løber jævnsides, føres kendingssignalet efter de samme regler, men for at undgå at standse et tog på andet spor ved at vise rødt lys mod dette, skal man i betimelig tid, forinden tog kan ventes, sætte skinnecyklen af spor og dække det røde lys, indtil toget er kørt forbi. Til skinnecykler, der er brugerens private ejendom, må brugeren selv anskaffe de fornødne lygter efter DSBs anvisning.

10. For at forebygge uheld skal skinnecyklen fjernes fra sporet straks efter, at den er benyttet. Fjernelsen skal ske, så snart brugeren er stået af cyklen, der således **under ingen omstændigheder** må blive stående i sporet, når han forlader den, selv om hans fraværelse er ganske kortvarig, og han straks derefter atter skal benytte cyklen. Overtrædelse heraf vil blive betragtet som en meget alvorlig tjenesteforseelse.

11. Efter arbejdstidens ophør skal skinnecyklen altid aflåses. Inden for arbejdstiden skal også skinnecykler, som henstilles uden opsigt på steder, der er let tilgængeligt for uvedkommende, f eks på stationer eller ved overkørsler aflåses. Aflåsningen skal ske på den måde, at skinnecyklen sammenkædes således med en fast genstand (hegnsstolpe, pæl eller lignende), at flytning ind i det fri profil er udelukket.
   Overtrædelse af nævnte bestemmelser vil ligeledes blive betragtet som en meget alvorlig tjenesteforseelse.

Når forholdene kræver det, vil der kunne gives ansatte tilladelse til at benytte egen skinnecykel. Ansøgning herom indsendes ad tjenstlig vej til generaldirektoratet.

Jernbanearbejdere og ekstraafløsere ved ledbevogtningen m fl kan, når forholdene taler derfor, få tilladelse til at benytte skinnecykler. De pågældende skal ved baneområdets foranstaltning underkastes en prøve, som skal godtgøre, at de i fornødent omfang har kendskab til SR's bestemmelser, og skal endvidere underskrive en erklæring om, at de er kendt med foranstående særlige bestemmelser for benyttelse af skinnecykler, og love at overholde disse nøje. Ansøgninger om opnåelse af tilladelse til kørsel med skinnecykel indsendes til baneområdet.

Det pålægges det på strækningerne tjenestegørende banepersonale at underrette pågældende station, når det bemærkes, at lyset i et signal er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt.

Signalgivning m m ved kørsel over overkørsler, der ikke er forsynet med lukkeindretning

Ved overkørsler eller overgange i skinnehøjde, der ikke er forsynet med lukkeindretning, og hvor færdslen over banen ikke er sikret enten

1) ved advarselssignalanlæg eller
2) ved fornøden oversigt fra vejen over banen i overensstemmelse med de af ministeriet herom udstedte regler eller - gældende alene for private veje -
3) ved fri oversigt fra vedkommende vej på en strækning af 30 m fra spormidten over banelinien i en udstrækning af 100 m til hver side, er det ved »giv agt«-mærker, signal nr 17.3, opstillet i en afstand af 100 - 165 m fra overkørslen, pålagt lokomotivføreren ved lydsignaler at tilkendegive, at toget nærmer sig.

I usigtbart vejr skal lydsignaler desuden afgives ved andre overkørsler, foran hvilke signal nr 17.4 er opstillet. Dette signal opstilles i et omfang, der fastsættes af det pågældende baneområde.

Ovenstående bestemmelser finder almindeligvis ikke anvendelse ved private markveje for en enkelt lodsejer og ved private overgange, samt ved overkørsler på havnebaner, havnespor, forbindelsesbaner mellem stationer, private sidespor og spor af lignende art.

Banemesteren skal føre tilsyn med, at der ikke ved bebyggelse, beplantning eller på anden måde sker forringelse af de i henhold til foranstående punkt 2 bestående oversigter, som er afmærkede på stedet og sikrede ved servitut.

Banemesteren skal ligeledes have opmærksomheden henvendt på eventuel forringelse af bestående oversigter i henhold til forannævnte punkt 3, for at der i tide kan træffes foranstaltninger til eventuel opstilling af »giv-agt«-mærker.

Signaltavler og -mærker ved sidespor

Ved private sidespor, hvor kørsel med lokomotiver er helt eller delvis forbudt, er der til underretning for personalet anbragt firkantede tavler, der bærer påskrift om forbudet.

Nærmere bestemmelser om afmærkning af sidespor med indskrænket benyttelse er optaget i rangerreglementet.

Andre bestemmelser

Banemesteren skal have opmærksomheden henvendt på, at signalindretninger på brovægte, drejeskiver og stoppebomme er i orden.

Bestemmelser vedrørende eftersyn, vedligeholdelse m v af banen

Eftersyn af banen

Baneeftersynet har til formål at sikre

at banens anlæg er i forsvarlig stand,
at der ikke findes hindringer for toggangen, samt
at banens rettigheder ikke tilsidesættes ved uvedkommendes eller naboers foranstaltninger på banens arealer eller i umiddelbar nærhed af disse.

Eftersynet foretages dels som et periodisk, dels som særlige eftersyn.

A. Periodisk eftersyn

Eftersynet foretages ved besigtigelse fra en position i eller ved sporet og skal omfatte konstatering af eventuelle mangler ved banens anlæg, især

1. Sporet med sporskifter og -krydsninger (skinnebrud, løse forbindelsesdele, bortskyllet ballast m v).

2. Overkørsler (sporriller, belægning, afmærkning, led og bomme).

3. Tilstedeværelse af fritrumsprofil (nedfaldne eller lavthængende ledninger, skævtstående master og træer, generende bevoksning m v).

4. Skråninger (skred, huller, vandudtrædninger m v).

5. Dæmninger (revner i dæmningskronen, sætninger m v).

6. Afvanding (grøfter og vandløb, opstuvninger, tilstopning af rørledninger, gennemløb m v).

7. Broer (revnedannelser, skader efter påkørsler, underskyldning af fundamenter og lignende).

8. Hegn (huller, manglende stolper og lignende).

I det omfang mangler ved de under pkt 4 - 8 nævnte anlægsdele ikke kan konstateres fra den normale besigtigelsesposition fastlægges eftersynet af disse i lokal instruks.

Ved hvert eftersyn foretages afprøvning af strækningens telefoner.

På dobbeltsporede banestrækninger, hvor sporene ligger i samme højde med normal indbyrdes afstand kan eftersynet af begge spor foretages samtidigt, dog bør eftersynet tilrettelægges således at det ikke hver gang foretages fra samme spor.

Eftersynet af banestrækningerne og samtlige togvejsspor foretages en gang ugentlig, af øvrige spor og havnespor en gang månedlig.

Eftersynet foretages normalt af en mand pr skinnecykel på en nærmere fastsat dag i ugen.

På strækninger med høj toghastighed og begrænsede oversigtsforhold kan eftersynet dog foretages af 2 mand, hvoraf den ene fungerer som vagtmand.

Under vejrforhold der i væsentlig grad begrænser sigtbarheden kan eftersynet af hensyn til personalets sikkerhed flyttes fra den normale eftersynsdag til den følgende dag, ligesom eftersynsmåden eventuelt kan ændres.

I det omfang der under sneforhold foretages særlige eftersyn kan periodisk eftersyn bortfalde.

På større stationsområder og på strækninger med stor toghyppighed, hvor anvendelse af skinnecykel medfører uforholdsmæssigt store vanskeligheder kan eftersynet foretages til fods.

På banestrækninger, hvor trafikken afvikles som rangering efter særlige instrukser foretages eftersynet dog en gang månedlig og kan foregå pr motortrolje eller lignende, som under eftersynet skal fremføres med en passende lav hastighed.

Under eftersynets udførelse skal eftersynspersonalet være iført sikkerhedsvest og være udstyret med rødt flag.

Findes fejl og mangler, der kræver hurtig indgriben, skal eftersynspersonalet omgående foranledige eventuelt nødvendige restriktioner for toggangen iværksat og snarest muligt afgive melding til banemesteren. Ved afslutningen af hvert eftersyn udfylder og underskriver eftersynspersonalet en særlig rapport (blanket), som afleveres til banemesteren. Rapporten skal indeholde oplysning om hvilke fejl og mangler der er observeret.

Såfremt det bemærkes, at en fejlmelderlampe ved en automatisk sikret overkørsel lyser, anmeldes dette til sikringsmesteren.

Baneområdet og banemesterstrækningen udarbejder en lokal eftersynsinstruks i hvilken der med hensyntagen til strækningens eventuelle særlige forhold fastsættes, hvorledes og hvilken dag eftersynet foretages. I instruksen optages en fortegnelse over hvilke dele af strækningens anlæg, der ved hvert eftersyn ønskes givet særlig opmærksomhed (bløde dæmninger, skredfarlige områder, særlige afvandingsanlæg m v). Endvidere fastsættes i instruksen i hvilket omfang og med hvilken hyppighed, der skal foretages eftersyn af de dele af banens anlæg, som ikke umiddelbart kan besigtiges fra sporet.

Eftersynspersonalet skal have et grundigt kendskab til

1) Karakteren af de fejl der kan opstå og disses betydning for toggangens sikre afvikling,
2) den lokale instruks og pågældende strækning's særlige forhold, samt
3) de gældende ordensbestemmelser m v der har betydning for eftersynets omhyggelige udførelse.

B. Særlige eftersyn

Under forhold af en sådan art, at der er grund til at frygte, at hindringer for toggangens sikre afvikling kan opstå - storm, tordenskyl, langvarige regnperioder, kraftigt tøbrud, højvande m m - skal banemesterstrækningerne iværksætte særlige eftersyn samt i fornødent omfang oprette banevagt på den truende strækning, der eventuelt deles i flere dele med hver sin vagt.

Eftersynene kan efter forholdenes karakter udføres ligesom det periodiske eftersyn eller pr trolje. Om foretagelse af sådanne eftersyn og oprettelse af banevagt underrettes baneområdet.

Når en under banetjenesten ansat modtager underretning om, at der på banen findes fejl som kan medføre fare for toggangen skal han straks foranledige foretaget (eventuelt selv foretage) eftersyn af det pågældende område, indførelse af eventuelle restriktioner for toggangen, samt iværksættelse af fornøden afhjælpning af fejlen.

Under udførelse af særlige eftersyn, skal personalet i videst muligt omfang være iført sikkerhedsmest.

Melding til banemesteren om fejl og mangler samt afgivelse af rapport sker som anført under periodisk eftersyn.

Endvidere gælder følgende:

Under **arbejde** på spor i drift og når sporets tilstand kræver det iværksættes særlige eftersyn af det pågældende sporområde efter behov, og på den efter forholdets karakter mest hensigtsmæssige måde.

Under stærk varme foretages, særligt eftersyn og oprettelse af banevagt i overensstemmelse med reglerne i sporregler 1959 § 47 samt de særlige regler for tilsyn med langskinnespor.

Under stærk kulde forholdes som anført i de særlige regler for tilsyn med langskinnespor.

Under snefald og fygning forholdes som anført i Vinterinstruks. Anvendelse af skinnecykel og færdsel til fods begrænses mest muligt.

Ved uheld på banen forholdes i overensstemmelse med UR.

Eftersyn af sporskifters tungetilslutning m v

Eftersyn af sporskifters tungetilslutning m v foretages af banetjenesten.

Eftersynsmanden skal være iført sikkerhedsvest.

For sporskifter i hovedspor med tilhørende dækningssporskifter og sporspærrer foretages eftersynet to gange om ugen med 3 - 4 dages mellemrum, og for øvrige sporskifter forsynet med en eller anden form for aflåsning foretages eftersynet én gang om ugen. Pågældende baneområde kan dog fastsætte hyppigere eftersyn af enkelte sporskifter, såfremt sporanlæggets tilstand gør dette påkrævet.

Eftersyn af tungetilslutning m v foretages af særlig instrueret tjenestemand og på følgende måde:

a. **Sporskifter uden betjeningslås.** Sporskiftet stilles i normalstillingen og aflåses ved den til sporskiftet hørende sporlås (herunder magnetlås), nøglelås eller låsebolt og hængelås (ved visse sporskifter dog stockflethsk lås), hvorefter kontravægten lægges over, således at den søger at tvinge den tilliggende sporskiftetunge bort fra sideskinnen.

b. **Sporskifte med betjeningslås.** Sporskiftet stilles i normalstillingen. For centralbetjente sporskifter holdes eventuel kontrollås oplåset, ved stedbetjente sporskifter holdes sporskiftet uaflåset.

Efter at det under a eller b anførte er foretaget, prøves det ved at presse en mejsel eller lignende mellem sideskinnen og spidsen af den tilliggende sporskiftetunge, om tungetilslutningen er i orden, d v s om det stykke, tungen kan fjernes fra sideskinnen, er højst 3 mm. Tilsvarende prøve foretages derefter med sporskiftet i omlagt stilling; ved centralaflåsede sporskifter og sporskifter, der aflåses med hængelås, dog kun såfremt disse også i den omlagte stilling indgår i sporskifteaflåsningen for en togvej.

For centralaflåsede samt nøgleaflåsede sporskifter prøves, om sporskiftet kan aflåses i urigtig stilling. Denne prøve kan dog undlades, hvor aflåsningen sker ved hjælp af magnetlås eller motorlås.

For centralbetjente sporskifter med kontrollås prøves, om sporskiftet kan aflåses i urigtig stilling med kontrollåsen.

For sporspærrer prøves, om de er fastholdt i spærrestilling.

Viser det sig ved mejselprøven, at en aflåset tunge kan fjernes mere end 3 mm fra sideskinnen, eller at et sporskifte kan aflåses i urigtig stilling ved sporlås, nøglelås eller kontrollås, eller at en sporspærre ikke fastholdes i spærrestilling, skal stationen (FC), banemesteren og sikringsmesteren uopholdelig underrettes, og signalgivningen for de togveje, hvori det pågældende sporskifte indgår, aflyses af stationen (FC), hvorefter manglerne hurtigst muligt skal afhjælpes.

Forinden manglerne er afhjulpet må pågældende sporskifte kun befares med forsigtighed og **imod** tungespidsen desuden kun, hvis afstanden mellem tunge og sideskinne ved fastholdelse med håndkraft eller ved aflåsning med låsebolt og hængelås bringes ned til højst 3 mm.

Ved eftersynet undersøges også, om sporskiftesignalets eller sporspærresignalets stilling svarer til sporskiftets henholdsvis sporspærrens stilling.

På holdesteder, hvor nøglerne, som giver adgang til aflåsningsanlægget, udelukkende opbevares uden for holdestedets område, og hvor sporskifterne derfor står under fast aflåsning, indskrænkes prøven til at konstatere, at tungetilslutningen er i orden i den stilling af sporskiftet, hvori det er aflåset, at sporspærrer er fastholdt i spærrestillingen, samt at sporskiftesignalets og sporspærresignalets stilling svarer til sporskiftets henholdsvis sporspærrens stilling.

Banemesteren anlægger en særlig journal, hvori umiddelbart efter foretaget eftersyn noteres hvornår og af hvem sporskifteeftersynet er foretaget, samt hvorvidt eftersynet gav anledning til bemærkninger.

Særlige forhold ved forsvarets forøgelse af fredsstyrken og ved mobilisering

Ved driftsområderne samt på visse større stationer er oplagt en instruks med bestemmelse om, hvilke foranstaltninger der skal træffes, såfremt det militære forsvar og civilforsvaret iværksætter forøgelse af fredsstyrken eller mobiliserer. I instruksen er bl a fastsat regler for ekstraordinær bemanding af ledvogterposter og for iværksættelse af skærpet tilsyn med banernes faste anlæg med det formål at afværge, henholdsvis hurtigt at opdage, eventuel sabotage mod eller krigsskade på disse anlæg. Det skærpede tilsyn beordres iværksat af driftsområderne gennem den stedlige leder af bane- og elektrotjenestens personale efter de i instruksen givne retningslinier.

Når skærpet tilsyn er iværksat, skal banen efterses omhyggeligt mindst 4 gange i døgnet (morgen, middag, aften og nat), og eftersynet bør så vidt muligt foretages af 2 mand i følge. Eftersynspersonalet skal på automatiske linieblokstrækninger medføre kortslutningsstropper og så vidt muligt flag, henholdsvis signallygter. Ved eftersynet skal alle broer og gennemløb undersøges, og ved hver ledvogter- eller signalpost skal personalet kaldes ud og forespørges, om særlige forhold er iagttaget. Bemærkes der tegn til fare - uanset af hvilken art - skal der straks gives melding herom til stationsbestyreren på den nærmeste station.

Kan der være fare for togenes sikkerhed, skal der tillige træffes foranstaltninger til sikring mod uheld, jf SR.

Til eftersynstjenesten bør fortrinsvis udpeges fast mandskab, idet ledvogterpersonalet dog på forlangende også har pligt til at udføre sådan tjeneste. Banemesteren må i fornødent omfang antage pålideligt frivilligt ekstramandskab til udførelse af eftersynet, men sådant ekstramandskab bør da udføre eftersynet sammen med en mand fra det faste mandskab.

Elektrotjenestens personale stationeres under sådanne forhold på bestemte stationer, hvorfra det ikke må fjerne sig uden at holde stationen underrettet om dets opholdssted.

I øvrigt skal alt personale under en skærpet udenrigspolitisk situation udvise særlig agtpågivenhed over for hændelser såvel på som uden for banernes område, og bemærkes der tegn på fjendtlig militær aktivitet, herunder sabotage eller sabotageforsøg, skal dette **straks** meddeles til nærmeste station, der omgående skal videregive melding herom til vedkommende driftsområde.

Opstår der under nævnte forhold tvivl om, hvorledes personalet skal forholde sig, må bane- og elektrotjenestens personale, hvis det ikke kan komme i forbindelse med overordnede inden for bane- og elektrotjenesten, rette henvendelse til driftsområdet evt nærmeste station.

Tilsyn med arbejder, der udføres af private

Når der i nærheden af spor udføres arbejder af private håndværkere, entreprenører eller andre ikke ansatte, skal banemesteren føre tilsyn med, at disse ikke foretager noget, der kan være til fare for personer eller materiel.

Banelegemets og overbygningens vedligeholdelse

Som grundregel for vedligeholdelse af banelegemet og overbygningen gælder, at banen skal holdes i en sådan stand, at den med sikkerhed kan befares med den for vedkommende strækning fastsatte største hastighed.

De nærmere regler og bestemmelser for vedligeholdelsen er angivet i »Sporregler 1959«.

For områder, hvor banetjenestens og elektrotjenestens tilsyns- og vedligeholdelsesarbejder griber ind over hinanden, gælder følgende bestemmelser:

Skal der foretages arbejder, der medfører indgreb i stations- eller strækningssikringsanlægs normale funktion, skal dette jf bestemmelserne i SR meddeles funktionsleder T således at nærmere aftale om arbejdets udførelse kan træffes (kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand m v).

Isolerede skinner

Eftersyn og kontrolmålinger af sporisolationer henhører under elektrotjenesten.

Indlægning og udveksling af de isolerede dele i isoleret spor udføres af banetjenestens personale, der selv rekvirerer isolationsdelene.

Skinneforbindere ved skinnestødene må kun fjernes efter aftale med pågældende sikringsmester.

Ved arbejder i isolerede spor skal det påses, at der ikke tilvejebringes metallisk forbindelse mellem de to skinnestrenge i sporet, hvorfor der kun må anvendes isolerede spormål m v.

Består arbejdet i udveksling af skinner i isolerede spor, må arbejdet ikke meldes færdigt før der haves vished for, at den pågældende sporisolation virker normalt.

Forbindelsesledninger til skinner på de elektrificerede strækninger

I sporene på elektrificerede strækninger såvel som på en del af nabosporene til disse er der anbragt skinnestødforbindere, skinnetværforbindere og sportværforbindere, der indgår i kørestrømmens returledning.

På isolerede strækninger er endvidere anbragt de for sikringsanlæggene nødvendige tilledninger for sporisolationer.

Ingen af disse ledninger må fjernes undtagen efter aftale med elektrotjenesten.

Fjernelse af disse kan - foruden at kunne være forbundet med livsfare - medføre driftsforstyrrelse, som kan bringe togsikkerheden i fare.

Ud over de forannævnte er der tilsluttet følgende ledningsforbindelser, der udelukkende tjener kørestrømsformål:

Tilslutninger for masteforbindere med overspændingssikringer.
Tilslutninger for køreledningsnettes lynafledere.
Tilslutninger for de særlige jordingssteder til hvilke der kan forbindes jordstænger under kørestrømsafbrydelser.
Tilslutninger for ledningskobleres jordkontakt.
Tilslutninger for jordforbindelser af visse jernkonstruktioner (f eks remiseporte).

Ingen af disse ledninger må fjernes undtagen efter aftale med kørestrømssektionen.

Fjernelse af lynaflederens forbindelsesledning kan være forbundet med livsfare, hvilket er tilkendegivet på den måde, at der ved ledningens tilslutning til sporet er anbragt et højspændingsskilt.

Sporskifter og krydsninger

For centralsikrede sporskifter påhviler det banetjenestens personale at påse, at tungerne er spændingsløse i den rigtige stilling.

Fjedrende skinnetunger i ovbg VII skal være spændingsløse i fraliggende stilling, d v s at tungespidsen er fjernet 160 mm fra sideskinnen.
Fjedrende skinnetunger i ovbg V skal være spændingsløse når afstanden mellem tungespidsen og sideskinnen er 50 mm.
Andre tunger skal være spændingsløse i tilliggende stilling, hvilket skal vise sig ved, at de efter at være fjernede mindst 10 mm fra sideskinnerne ikke fjedrer tilbage mod disse. Prøven skal foretages forinden centralsikringen af et sporskifte påbegyndes og skal gentages, når det ved eftersyn af centralsikringen findes nødvendigt, dog mindst to gange årligt. Kontrollen skal ske i samarbejde med elektrotjenesten.

Betjeningslåse, sporlåse, nøglelåse og låsedele til sporskifters aflåsning med hængelås henhører under elektrotjenesten, dog henhører rhombelåse med tilhørende låsestænger på ikke-centralsikrede sporskifter og stockflethske låse under banetjenesten. Grænsen mellem banetjenestens og elektrotjenestens område fastsættes til låsedelenes befæstelse til tunger, sideskinner samt sveller, idet nitter for tungelapper og fastspændingsbolte hører under elektrotjenesten.

Hængelåse til faste låsebolte og hængelåse til stockflethske låse henhører under den tjeneste, som har ansvaret for sporskiftets aflåsning.

Mellemstænger i sporskifter, der er inddraget under sikrings- eller nøgleaflåsningsanlæg, samt mellemstænger i andre sporskifter med betjeningslås henhører under elektrotjenesten, medens øvrige mellemstænger henhører under banetjenesten.

Trækstænger til centralbetjente og til nøgleaflåsede sporskifter henhører under elektrotjenesten, medens øvrige trækstænger henhører under banetjenesten.

Trækbukke med påmonteret nøglelås for nøgleaflåsede sporskifter henhører under elektrotjenesten, medens trækbukke for øvrige sporskifter henhører under banetjenesten.

Bolte i grænsepunktet mellem de to tjenesteres områder henhører under elektrotjenesten.

Ved indlægningen og vedligeholdelsen af tungerne skal det påses, at disse hviler på glidestolene; er dette ikke tilfældet, vil de let kunne få en blivende nedbøjning, der hindrer tungernes gode tilslutning til sideskinnerne.

Det skal nøje påses, at tungerne slutter godt til sideskinnerne og til tungestøtterne, og at de har sikker forbindelse med de bevægede trækstænger og med eventuelle sporskifteaflåsningsrigler.

Sporskiftets omstilling skal kunne foregå let. Trækstole med kontravægten anbragt fast på håndstangen må kun benyttes ved krydsningssporskifter, og kun den på normaltegningen for disse sporskifter angivne art må anvendes.

Ansvaret for sporvidden påhviler i første række banetjenesten for alle sporskifters vedkommende. På stationer (herunder sidespor på fri bane) kontrolleres tungetilslutningen på sporskifter, der indgår i togveje, i forbindelse med sporskifteeftersynet. Eventuelle mangler ved tungetilslutningen afhjælpes af banetjenesten, dog rettes fejlen af elektrotjenesten, såfremt sporskiftet er centralsikret, henholdsvis forsynet med betjeningslås, sporlås eller nøglelås eller med en under elektrotjenestens ansvar anbragt løs låsebolt, og fejlen ikke ligger i selve sporskiftet (urigtig sporvidde, defekt tungeparti eller lignende).

Når der af elektrotjenestens personale udføres arbejder, der kan få indflydelse på sporvidden, skal fornøden aftale altid forinden træffes med den pågældende banemester, og omvendt må der ikke af banetjenestens personale udføres arbejder, der kan få indflydelse på sporskiftesikringen, inden aftale er truffet med den herfor ansvarlige tjenestemand ved elektrotjenesten.

Banemesteren skal jævnlig kontrollere sporskifternes tilstand og herved også have opmærksomheden henvendt på, om der ved de centralsikrede sporskifter er sådanne synlige mangler til stede ved centralsikringen, at sporskifternes rette betjening derved hindres.

Elektrotjenestens vedligeholdelsespersonale skal mindst 1 gang månedlig foretage et nøje eftersyn og derved særlig have opmærksomheden henvendt på, om alle de dele og forhold, der ifølge ovenstående henhører under elektrotjenesten, er i orden.

Opdages mangler ved sporskifterne eller disses centralsikring m m, skal stationen og baneområdet (vedkommende baneingeniør) henholdsvis signalområde, uopholdelig underrettes og fornødne sikringsforanstaltninger træffes, hvorefter manglerne hurtigst muligt skal afhjælpes, eventuelt må signalgivningen aflyses.

Når der på en med sporskiftesikringsanlæg forsynet station beskadiges et sporskifte ved opskæring eller på anden måde, bør der i indberetningen herom oplyses, om det pågældende sporskifte er inddraget under centralaflåsningen eller ikke.

Der må ikke uden modtagen ordre foretages omnummerering af sporskifter ved en ombygning eller ommaling af vedkommende trækbukke, sporskiftesignaler m v.

Vedrørende rensning og smøring af sporskifter henvises til side 122.

Faste mærker, signalindretninger m v

Anbringelse og vedligeholdelse af faste mærker, der indgår som led i et sikringsanlæg, herunder f eks afstandsmærker, kendingsmærker for togvej med kort forløb, almindeligt stopmærke, rangergrænsemærker m v, påhviler elektrotjenestens personale. Giv agt-tavler, kendingsmærker for brandfarlige strækninger, frispormærker, områdegrænsemærker, kendingsmærker for perron ved trinbræt og standsningsmærker m v, der ikke opstilles foran et signal eller for en automatisk overkørsel, anbringes og vedligeholdes af banetjenestens personale, ligesom anbringelsen af standsignaler og tilsyn med signalindretninger på brovægte og drejeskiver påhviler banetjenestens personale, for så vidt de ikke indgår aom led i sikringsanlæg.

Udstillen af vagtposter under arbejder i eller ved spor

1. Almindelige bestemmelser
Arbejdsområder, hvor der **skal** udstilles vagtpost:

Der skal ved arbejde i eller ved hovedspor og ved arbejde i sidespor på sporområder, hvor der er fast rangerarbejde, udstilles vagtpost ved arbejder, hvor der bortset fra vagtposten er beskæftiget 2 mand eller derover.

Udføres der i eller tæt ved hovedspor arbejde af en enkelt mand, skal denne være iført sikkerhedsvest.

»Arbejdslederen kan under særlige forhold påbyde een eller flere evt alle i et arbejdshold at iføre sig sikkerhedsvest. Der er med særlige forhold tænkt på f eks megen bevægelse eller spredning af de enkelte deltagere i arbejdsholdet over flere spor såvel på fri bane som på stationer samt på vagtpostens synlighed fra tog.«

På elektrificerede strækninger samt i de tilfælde hvor personalet anmoder herom, udstilles der dog vagtpost, når blot en enkelt mand er beskæftiget ved arbejde i eller ved spor på en sådan måde, at han i længere tid ad gangen under arbejdet skal opholde sig inden for sporets fritrumsprofil.

Arbejde i usigtbart vejr - tåge, regndis, snevejr - kan normalt kun foregå, såfremt det pågældende spor er spærret.

Arbejdsområder, hvor der **normalt ikke** udstilles vagtpost:

Vagtpost udstilles normalt ikke

a. ved arbejde i eller ved sidespor, hvor der ikke foregår fast rangerarbejde
b. ved arbejde i eller ved spor, der er under anlæg, eller midlertidigt ved bestemmelse i La eller efter aftale med station eller fjernstyringscentral er spærrede.
   Såfremt sådanne arbejder kræver færdsel over eller ophold i trafikeret nabospor, udstilles vagtpost i dette spor. Er sådan færdsel ikke nødvendig, skal arbejdslederen instruere arbejdsholdet om, at ophold og færdsel i nabosporet er forbudt.
   Når anlægskolonner, borehold m v eller entreprenører arbejder op til trafikeret spor, bør der opstilles advarselshegn, eventuelt midlertidigt banehegn.

2. Ansvar for sikkerhedsbestemmelsernes gennemførelse
Banemesteren (sikringsmesteren) har ansvaret for og tager bestemmelse om gennemførelse af sikkerhedsforanstaltninger for de arbejdshold, der udgår fra banemesterstrækningen (sikringsmesterstrækningen). Er banemesteren ikke selv arbejdsleder for hele arbejdsholdet, skal han udpege en arbejdsleder for hvert enkelt hold og sikre sig, at denne er kendt med og har forståelse af de bestemmelser, der gælder for det pågældende arbejde.

Ved inspektion af arbejdsholdet skal banemesteren (sikringsmesteren) påse, at sikkerhedsbestemmelserne overholdes.

Arbejdslederen har ansvaret for, at de fornødne vagtposter udstilles og behøring instrueres, og at arbejdsholdet forud for hvert arbejdes begyndelse instrueres om, hvorledes det skal forholde sig under togpassage såvel i det spor, i hvilket der arbejdes, som i eventuelle nabospor. Specielt angives, til hvilken side sporet skal forlades under togpassage og eventuelt udstedes forbud mod ophold eller færdsel i bestemte spor. Arbejdslederen skal endvidere overfor arbejdsholdet anvise en bestemt vej, der skal følges til og fra selve arbejdsstedet.

Ved antagelse af nye og uøvede jernbanearbejdere skal banemesteren (sikringsmesteren) give de pågældende fornøden instruktion om færdsel og ophold på stationspladser eller på banelinie og tilse, at disse instrukser senere følges.

Arbejdshold, der ikke er tilknyttet den stedlige banemesterstrækning, arbejder under ansvar af holdets arbejdsleder og den myndighed, hvorunder holdet hører.

Arbejdshold udefra, der melder sig hos banemesteren med oplysning om arbejdets art og omfang og med anmodning om sikring under arbejdet, arbejder under banemesterens ansvar og efter hans anvisninger ved gennemførelse af sikkerhedsforanstaltninger. Banemesteren kan i så tilfælde forlange, at en fast mand fra den stedlige banemesterstrækning følger arbejdsholdet under dets arbejde.

3. Vagtpostens placering

Vagtpostens placering bestemmes af arbejdslederen og er først og fremmest betinget af de lokale udsigtsforhold, idet vagtposten med sikkerhed skal have den i det følgende anførte udsigtslængde til kommende tog eller til fremskudt vagtpost.

Vagtposten placeres således, at afgivet alarmsignal tydeligt kan høres af hele arbejdsholdet. I tilfælde af stærk blæst, langstrakt arbejdsplads, anvendelse af støjende maskiner m v kan det være nødvendigt at udstille flere vagtposter, således at hele arbejdsområdet er dækket. Hver vagtpost gentager signal afgivet af nabovagtposten.

Hvor det i henhold til foranstående er muligt, skal vagtposten udstilles i en sådan afstand fra arbejdsholdet, at hans agtpågivenhed ikke forstyrres eller afledes af holdets arbejde eller indbyrdes samtale.

Enkeltsporede baner:

På enkeltsporede baner udstilles normalt kun én vagtpost, hvor arbejdsholdet arbejder samlet på en kort sporstrækning, og hvor vagtposten har udsigt til sporet i begge retninger i en mindsteafstand som angivet i efterfølgende tabel over udsigtslængder. I tilfælde, hvor foranstående betingelser ikke er til stede, anvendes to vagtposter, én ved hver ende af arbejdsstrækningen og begge placeret i den nævnte udsigtsafstand fra arbejdsstedet.

Dobbeltsporede baner:

På dobbeltsporede baner udstilles normalt kun én vagtpost, nemlig i den retning, hvorfra tog kan ventes på det pågældende spor. Vagtposten skal have fri udsigt til sporet i en mindsteafstand som angivet i efterfølgende tabel over udsigtslængder.

Såfremt arbejdet medfører, at mandskab eller redskaber kan udsættes for påkørsel af tog på nabosporet, udstilles særlig vagtpost for dette spor. De to vagtposter skal anvende hver sit forud aftalte alarmsignal.

Udstilles der ikke vagtpost i nabosporet, skal der udstedes forbud mod færdsel eller ophold i dette spor.

Etableres der venstresporkørsel udstilles vagtposten efter foranstående regler for enkeltsporede baner, indtil der haves sikkerhed for at venstresporkørslen er ophørt.

Baner med tre eller flere spor:

På strækninger med flere end to spor udstilles vagtpost (vagtposter) efter foranstående regler for dobbeltsporede baner. Der kan her blive tale om, at en vagtpost alarmerer for tog på to forskellige spor, men passerende arbejdsstedet i samme køreretning. Alarmsignalerne for tog i forskellige spor skal være forskellige og forud aftalt med arbejdslederen.

Arbejdes der på et af de mellemste spor, afgør arbejdslederen ved arbejdets påbegyndelse, til hvilken side sporet skal forlades og giver arbejdsholdet tydelig anvisning herom.

Stationspladser m v:

Ved arbejde i gennemgående spor samt gennemkørselsspor følges samme regler som er gældende på fri bane.

Ved arbejde i andre togvejsspor eller i sidespor søges aftale truffet med station eller fjernstyringscentral om tidsmæssigt begrænsede spærringer af sporet. Alle sådanne aftaler med stationer eller fjernstyringscentral skal forlanges indført i telegramjournalen.

Er det ikke muligt at opnå en sådan aftale, følges samme regler som gældende på fri bane, idet udsigtslængden for vagtposten fastsættes som angivet i efterfølgende tabel over udsigtslængder.

Udsigtslængder:

For hvert enkelt arbejdssted udregnes en nødvendig udsigtslængde, der er afhængig af rømningstiden og togets hastighed.

Rømningstiden regnes fra det øjeblik vagtposten - eventuelt den fremskudte vagtpost - ser det kommende tog og til den sidste mand er uden for sporets fritrumsprofil.

Rømningstiden afhænger af arbejdsholdets størrelse og spredning på stedet, det anvendte materiel og de lokale terrænforhold.

Rømningstiden kan kun findes ad erfaringens vej og fastsættes og kontrolleres ved forsøg.

I de i nedenstående tabel anførte nødvendige udsigtslængder er indregnet en sikkerhedsmargin på 10 sekunder, svarende til den tid der børe være fra arbejdsstedet er rømmet, til toget passerer.

Tabel over udsigtslængder

Strækningshastighed (km/t)	Udsigtslængde i meter ved en rømningstid på				
	10 sek	20 sek	30 sek	40 sek	50 sek
140	780	1170	1560	1950	2340
120	670	1000	1340	1670	2000
100	560	840	1120	1390	1670
90	500	750	1000	1250	1500
80	450	670	890	1120	1340
75	420	630	840	1040	1250
60	340	500	670	840	1000
50	280	420	560	700	840
40	230	340	450	560	670
30	170	250	340	420	500

Kan fornøden udsigtslængde efter ovenstående tabel ikke opnås selv med brug af fremskudt vagtpost (se under denne), må det pågældende arbejde udføres under sporspærring eller med nedsat kørehastighed på strækningen.

4. Vagtpostens opgave

Vagtpostens opgave er at afgive alarmsignal, så snart han ser tog nærme sig i det spor, hvori der arbejdes. Alarmsignalet aftales med arbejdslederen, men er normalt en lang tone. Samme signal gives for arbejdskøretøjer, der ikke med sikkerhed vides at standse ved arbejdsstedet.

Så snart signalet er opfattet af arbejdsholdet, skal dette uopholdelig fjerne sig fra sporet og medtage de redskaber, som kan være udsat for påkørsel.

Vagtposten skal gentage alarmsignalet, indtil han er sikker på, at det er opfattet af hele arbejdsholdet. Ved arbejder om natten eller i usigtbart vejr repeteres signalet indtil toget er nået frem til arbejdsstedet.

På banestrækninger med flere spor og på stationspladser afgiver vagtposten endvidere advarselssignal for tog og arbejdskøretøjer i nabospor.

Vagtposten må ikke fjerne sig fra signalsirenen og skal udelukkende og til stadighed have sin opmærksomhed henvendt på toggangen. Det er vagtposten forbudt at føre samtale med folk i arbejdsholdet eller med forbipasserende.

Vagtposten skal endvidere i videst muligt omfang sikre arbejdsholdets færdsel til og fra arbejdsstedet.

Til vagtpost kan benyttes såvel tjenestemænd som dertil egnede og med forholdene kendte jernbanearbejdere. Vagtposten forsynes altid med signalsirene og skal være iført sikkerhedsvest.

For elektrotjenestens personale gælder, at der ved arbejde i nærheden af støjende maskiner og når forholdene i øvrigt gør det påkrævet skal anvendes signalsirene.

I andre tilfælde kan signalhorn anvendes.

5. Fremskudt vagtpost

Hvor terrænforhold eller vejrlig hindrer vagtposten i at opnå de i tabellen angivne udsigtslængder til sporet, skal der udstilles en ekstra vagtpost i en sådan afstand fra arbejdsholdet, at den fornødne udsigtslængde kan opnås.

Den fremskudte vagtpost forsynes med et signalflag (45 x 60 cm flagdug af hvid plastic på en 1 m lang rundstok) og skal være iført sikkerhedsvest.

Når tog nærmer sig i det spor, hvor der arbejdes, afgiver den fremskudte vagtpost signal ved at svinge det hvide flag over hovedet. Så snart signalet er opfattet af vagtposten ved arbejdsstedet, afgiver denne alarmsignal.

Når den fremskudte vagtpost har sikkerhed for, at vagtposten ved arbejdsstedet har opfattet signalet, indstiller han afgivelse af dette, men holder stadig øje med vagtposten ved arbejdsstedet således, at han på signal fra denne kan søge at standse toget.

I stedet for signalflag kan den fremskudte vagtpost forsynes med transportabel radio med sikkerhedstone med forbindelse til vagtposten ved arbejdsstedet.

6. Vagtpostens afløsning
Ved arbejdshold, hvor der foruden vagtposten er beskæftiget 5 mand og derover, skal en udstillet vagtpost afløses mindst hver anden time.

Ved mindre arbejdshold er det tilladt, at en enkelt mand alene udfører hele vagttjenesten. Manden skal være særligt egnet til denne tjeneste.

7. Særlige arbejdsformer
Støjende maskiner:

Såfremt der ved sporarbejde benyttes støjende maskiner, og det er muligt ved simpel betjening af motoren at standse samtlige maskiner, bør arbejdsstedets vagtpost placeres ved selve motoren. En standsning af maskinerne gælder da som alarmsignal og er tegn til, at arbejdsholdet straks skal forlade sporet. Såfremt denne ordning ikke er gennemførlig i praksis, afgiver vagtposten sædvanligt alarmsignal.

Selvkørende arbejdsmaskiner:

Selvkørende arbejdskøretøjer må kun arbejde på spærret spor eller fremføres efter bestemmelserne i SR. Der kan derfor kun blive tale om sikkerhedsforanstaltninger for færdsel og ophold i trafikerede nabospor, jf bestemmelser for arbejde på dobbeltsporede baner og baner med tre eller flere spor.

Uanset fastsatte bestemmelser bør vagtposten dog altid afgive advarselssignal, inden tog passerer på nabospor, selv om færdsel og ophold i dette er forbudt.

Arbejdskøretøjer kan være forsynet med roterende gult lys.

Når det roterende gule lys ses, er det en advarsel til personalet om at der kommer tog i nabospor.

Er der udstillet vagtpost, er det roterende gule lys et supplement til sirenen.

Arbejdslederen instruerer i hvert enkelt tilfælde om anvendelse af det roterende gule lys.

Arbejdsholdets leder har ansvaret for fornøden instruktion af mandskab og eventuel udstillen af vagtpost.

Banevagt

Under anlægskolonners eller entreprenørers arbejde i nærheden af spor kan der etableres banevagt på eller i nærheden af arbejdspladsen.

Banevagtens opgave er:
1. Kontrol med færdsel og ophold på banen.
2. Afgivelse af advarselssignal før togs passage forbi arbejdsstedet.
3. Kontrol med at fritrumsprofil ikke overskrides.
4. Tilsyn med underbygning og banelegeme ved udgravning eller opfyldning i nærheden af sporet.
5. Inden for S-baneområdet at kontrollere at bestemmelser om arbejder i nærheden af spændingsførende køreledningsanlæg respekteres.

Banevagten må ikke pålægges eller påtage sig hverv, som er uforenelige med nævnte opgaver, og hans henstillinger og påbud skal ufortøvet efterkommes.

Til banevagt bør fortrinsvis anvendes tjenstemænd, men i påkommende fald kan også anvendes dertil egnede ekstraarbejdere, som har modtaget særlig instruktion om de i hvert enkelt tilfælde foreliggende opgaver.

Banevagt forsynes med signalsirene og eventuelle nødvendige måleredskaber. Han skal under tjenesten være iført sikkerhedsvest.

Udførelse af arbejder på eller i nærheden af køreledningsanlæggets spændingsførende dele

Da køreledningsnettet på de elektrificerede strækninger fører en spænding på 1500 Volt, er det forbundet med absolut livsfare direkte eller med redskaber at berøre nogen del af køretråd, bæretov, hængere, sidestivere eller føde- og forstærkningsledninger, idet alle disse dele af ledningsnettet er spændingsførende.

Der må derfor under ingen omstændigheder foretages arbejder i kortere afstand fra de spændingsførende dele end 1,5 m.

Den ovennævnte afstand (1,5 m) forudsætter, at der ved det pågældende arbejdes udførelse kun arbejdes med sådanne ledende genstande, hvis dimensioner svarer til almindeligt håndværktøj. Metalmålestokke eller andre ledende genstande hvormed man kan risikere at komme for nær spændingsførende dele, må ikke benyttes. Maskinelle arbejdsredskaber (såsom kraner m v) skal på betryggende måde være sikret imod, at nogen del - f eks ved en fejlmanøvre - kan komme nærmere end 1,5 m fra de spændingsførende dele. Arbejder på eller i farlig nærhed af dele, der normalt er spændingsførende, må først påbegyndes, efter at arbejdslederen for disse arbejder af kørestrømstjenesten har fået skriftlig arbejdstilladelse for de køreledningsafsnit, hvorpå der skal arbejdes, eller som man ved, arbejdets udførelse vil komme i nærheden af. Arbejdstilladelsen skal indeholde udtrykkelig angivelse af, at omhandlede afsnit er spændingsløst.

Sålænge arbejdslederen er i besiddelse af arbejdstilladelsen, må der ikke sættes spænding på pågældende køreledningsafsnit.

Ved udløbet af den aftalte arbejdstid kræver kørestrømstjenesten arbejdstilladelsen tilbage. Arbejdslederen bekræfter med sin underskrift, at med tilbageleveringen af arbejdstilladelsen er alle redskaber og alt værktøj fjernet og alle arbejder på eller i farlig nærhed af de spændingsførende dele ophørt.

Tilladelsen kan kun udstedes for én arbejdsperiode, henholdsvis ét spændingsløst interval ad gangen og gælder kun for den på tilladelsen angivne dato.

Disse regler gælder også for tidspunkter, der ligger uden for den periode, hvori anlægget normalt står under spænding.

For kørestrømstjenestens personale gælder med hensyn til de i ovennævnte afsnit omhandlede arbejder særlige for kørestrømstjenesten fastsatte regler.

Aftaler vedrørende de her omhandlede arbejder træffes med togkontoret, der træffer nærmere aftale med kørestrømstjenesten.

DET FRIE RUM OVER SPORENE, PERRONHØJDER M M, SPORAFSTAND OG FRISPORMÆRKER

Bestemmelser herom er optaget på en af baneafdelingen udgivet plakat. Fritrumsprofilernes bredde- og højdemål er gældende i en plan vinkelret på sporaksen og skal måles henholdsvis parallelt med og vinkelret på en linie rørende skinnehovedernes overflade. Ved spor med udvidelse skal profilernes akse lægges gennem det udvidede spors midte. Profilerne er beregnet således, at de med et passende spillerum netop dækker vognmateriellet i en 400 m sporkurve, hvorfor profilets breddemål, når sporkurven har radius mindre end 400 m, gives de på plakaten angivne udvidelser.

Hvor rummet over hovedspor ud for broer, støttemure eller bygninger i højdeintervallet 760 mm - 3300 mm ikke er frit for faste genstande i en afstand fra spormidte af 2200 mm med eventuelt kurvetillæg, skal vedkommende bygværks imod sporet vendende kanter i det pågældende højdeinterval males hvide i en bredde af ca 25 cm. På tilsvarende måde skal der forholdes, når andre faste genstande end de nævnte er sporet nærmere end 2500 mm såvel på fri bane som på stationer, ligeledes med eventuelt kurvetillæg. For havnespors vedkommende gælder yderligere, at der i henhold til de gældende ordens- og politireglementer ikke uden statsbanernes samtykke må anbringes løse genstande - pakkasser og lignende - nærmere midten af havnespor end 2200 mm.

BANENS HEGN OG OVERKØRSLER

Banens hegn

Banens hegn skal til enhver tid være vedligeholdt i forsvarlig stand. For at forhindre, at kreaturer kommer ind på banen ved at gå under hegnet i grøfter o desl, skal der på sådanne steder foretages afspærring, uden at dog vandets frie løb herved hindres.

Bliver det nødvendigt at fjerne banens levende hegn, bør dette straks erstattes med almindeligt banehegn.

Banens overkørsler

I nærheden af overkørsler skal det særligt iagttages, at grænserne for det frie rum over sporene såvel som den foreskrevne sporrilles mål overholdes.

Vejstykket over sporene skal vedligeholdes omhyggeligt, således at uheld med færdselsvogne på banens grund så vidt muligt undgås. Det skal påses, at overkørslerne renholdes samt ryddes for sne

og gruses i glat føre, herunder at skinnerne og sporriller i overkørsler holdes tilbørligt rensede for sten, jord, løv, græs, sne, is o l.

På sted- og nærbetjente overkørsler udføres arbejdet således: Såfremt overkørslen passes af stationen, påhviler arbejdet stationspersonalet, eventuelt med assistance fra banetjenesten efter skriftlig rekvisition fra stationen.

Såfremt overkørslen passes af banetjenestens personale, påhviler arbejdet banevogteren (eller afløseren) eller, såfremt overkørslen passes af en ekstraledvogterske, banemesterstrækningen.

På ubevogtede og fjernbetjente overkørsler for offentlige veje og stærkt befærdede private fællesveje påhviler arbejdet banemesterstrækningen, for så vidt overkørslen er beliggende uden for stationsområdet. Ligger overkørslen inden for stationsområdet, påhviler arbejdet stationspersonalet, eventuelt med assistance fra banetjenesten efter skriftlig rekvisition fra stationen.

Regler om vedligeholdelse af spor i veje og overkørsler findes i "Sporregler 1959".

Særlige bestemmelser vedrørende advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg.
Advarselssignalanlæg og automatiske bomanlægs funktion er afhængig af sporisolationer og skinnekontakter. På strækninger med sådanne anlæg skal arbejder i sporet udføres på en sådan måde, at de isolerede skinner ikke kortsluttes, bl a må der ikke benyttes uisolerede spormål.

Skinnekontakter kan påvirkes ved slag eller stød, hvorved et anlæg kan sættes i funktion i utide. Såfremt der arbejdes i sporet i nærheden af skinnekontakter, der benyttes til igangsætning af advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg, skal det pågældende

personale derfor sætte anlægget ud af funktion, inden arbejdet påbegyndes. Forinden et anlæg sættes ud af funktion, skal arbejdslederen ved henvendelse til nærmeste togfølgestation - evt fjernstyringscentral - skaffe sig underretning om toggangen. Arbejdet i nærheden af skinnekontakten skal standses senest 10 min før togpassage, og anlægget tilkobles. Den, der tilkobler anlægget, skal blive ved overkørslen, indtil toget har passeret denne, for at kontrollere om anlægget fungerer.

Anlægget sættes ud af funktion ved at stille en drejeafbryder på "Afbrudt". Denne drejeafbryder findes for advarselssignalanlæg på stationer på sidebaner (strækningshastighed indtil 75 km/t) i en betjeningskasse anbragt på stationsbygningen. For øvrige anlæg findes afbryderen i en betjeningskasse på det i nærheden af overkørslen stående apparatskab.

Bliver banetjenesten tilkaldt til et advarselssignalanlæg eller et automatisk bomanlæg, hvor der er fejl, skal det undersøges om de isolerede skinnestød er i orden, og ved anlæg, der ikke er udstyret med reservebatteri, yderligere om netspændingen er i orden. Sidstnævnte undersøges ved i anlæggets betjeningskasse at indtrykke knappen mrk "Prøve". Tableaulampen mrk "Prøve" skal da lyse.

Ved automatisk sikrede overkørsler, der er nødstrømforsynet fra akkumulatorbatteri, findes der på siden af det ved overkørslen anbragte relæskab en fejlmelderlampe, der tændes, hvis der er strømafbrydelse, eller hvis anlæggets strømforsyning svigter.

Advarselssignalanlæg på sidebaner er normalt ikke udstyret med reservebatteri, øvrige anlæg er normalt udstyret med reservebatteri. Om afvigelser fra disse retningslinier se TIB. Såfremt nævnte forhold er i orden, men anlægget ikke kan sættes i funktion (tableaulampen "Kontrol" iagttages ved betjening af trykknapperne), gives der melding herom til nærmeste station, der tilkalder fejlretningspersonalet. Banetjenesten tilvejebringer evt bevogtning ved overkørslen, indtil anlægget igen er i orden.

Da ikke alle anlæg står i forbindelse med en på stationerne opsat fejlmeldepult, hvorpå nævnte fejl registreres, er det vigtigt for et overkørselsanlægs fortsatte fejlfri funktion, at man i tide får meddelelse om, at det pågældende anlæg kører på nødstrømsforsyning, hvorfor linieeftersynsmanden, såfremt ovennævnte fejlmeldelampe lyser skal anmelde dette til sikringsmesteren.

Sådan bevogtning skal altid etableres, hvor der er tale om strømafbrydelse til et overkørselsanlæg uden batteri samt i de tilfælde, hvor et bomanlæg sættes ud af drift (d v s drejeomskifteren stilles på "afbrudt"), fordi vejsignalerne ikke på anden måde kan slukkes.

Bliver banetjenesten tilkaldt til et automatisk bomanlæg, hvor bommene ikke går op efter en togpassage, og virker trykknappen "Slukning og op" i betjeningskassen ikke, skal oplukning forsøges ved betjening af drejeomskifteren mrk: "Betjening af bomme". Såfremt bommene heller ikke herved kan bringes til normalstilling, sættes drejeomskifteren "Hovedafbryder" på "U-bomme", og bommene oplukkes manuelt som følger:

I hvert bomdrev af fabrikat Åssa findes i den mod sporet vendende side en aksel med to huller i endefladen. Denne aksel drejes en halv omgang ved hjælp af den i betjeningskassen anbragte koblingsnøgle. Herved frigøres bommens forbindelse med motoren, og bommen kan da løftes med hånden. Når den er helt oppe, skal akslen atter drejes tilbage, hvorved bommen låses.

I hvert bomdrev af fabrikat DSI findes i den ene side et udvendigt betjeningshåndtag, hvorigennem er ført en aksel med to huller i endefladen. Denne aksel drejes en kvart omdrejning (mod uret) ved hjælp af den i betjeningskassen anbragte koblingsnøgle. Håndtaget kan herefter frit trækkes ud, hvorved bommen frigøres fra forbindelsen med motoren. Ved omdrejning af håndtaget sker der, samtidig med at bommen begynder at bevæges, en oplåsning, hvorefter bommen kan løftes med hånden. Når den er helt oppe, skal det udvendige betjeningshåndtag atter skubbes ind, og akslen skal drejes tilbage, hvorved bommen låses.

Der gives melding til nærmeste station, eller til fjernstyringscentral, som tilkalder elektrotjenesten. Banetjenesten skal tilvejebringe bevogtning af overkørslen, indtil anlægget er i orden.

I tilfælde, hvor den ene kørebanehalvdel i eller tæt ved en overkørsel, der er sikret med advarselssignalanlæg, automatisk bomanlæg eller elektrisk betjent bomanlæg, spærres på grund af sporarbejder, vejarbejder el lign, således at vejtrafikken under passage af overkørslen ikke kan afvikles på normal måde, skal der etableres lokalbetjening af overkørselsanlægget, det vil sige, at anlæggets automatiske tænding sættes ud af funktion ved at stille drejeomskifteren i betjeningskassen på »Afbrudt«. Før togets passage betjenes anlægget i muligt omfang manuelt.

Den manuelle betjening, der normalt udføres af banetjenestens personale, foranlediges iværksat af pågældende baneområde, som ligeledes underretter nærmeste station (FC) om forholdet. Når en station (FC) modtager en sådan underretning, forholdes som angivet i SR.

Bestemmelserne for betjening m m af bomme eller led ved bevogtede overkørsler findes i »Instruks for udførelse af ledbevogtning« samt på de plakater, som i henhold til instruksen skal findes i vagthytten. Der må til udførelse af ledbevogtningstjenesten kun anvendes personale, som er fortrolig med disse bestemmelser samt kender de eventuelle særlige lokale forhold ved ledvogterposten.

Med hensyn til instruktion og indøvelse af personalet gælder følgende bestemmelser:

A. Stedligt ledbevogtningspersonale

Der skal for dette personales vedkommende foretages

1. Instruktion i de almindelige bestemmelser.
2. Instruktion og indøvelse i de lokale forhold.
3. Overhøring og godkendelse.

ad 1. Det påhviler baneområdet - ved baneingeniøren på vedkommende delstrækning - at give personalet en instruktion om ledbevogtningens udførelse i almindelighed. Personalet skal i tilslutning til instruktionen have udleveret et eksemplar af »Instruks for udførelse af ledbevogtning« og gives pålæg om at sætte sig nøje ind i dennes bestemmelser i det omfang, som disse gælder for den ledvogterpost, hvor den pågældende skal forrette tjeneste.

ad 2. Efter at instruktionen er foretaget, skal personalet af banemesteren sættes ind i de lokale forhold ved den pågældende ledvogterpost og herefter i et af baneområdet nærmere fastsat tidsrum gå til indøvelse på den i betragtning kommende ledvogterpost.

ad 3. Efter at indøvelsen er afsluttet, og forinden vedkommende sættes til selvstændig tjeneste på eget ansvar, skal baneingeniøren foretage en overhøring i såvel de almindelige bestemmelser som de særlige lokale bestemmelser for den pågældende ledvogterpost. Der skal herefter af den pågældende, som skal forrette ledbevogtningstjeneste, underskrives en erklæring om, at instruktion, indøvelse og overhøring er foretaget. Denne erklæring underskrives tillige af baneingeniøren, der endvidere forsyner erklæringen med påtegning om, at vedkommende nu må anses for egnet til på eget ansvar at forrette tjeneste ved den pågældende ledvogterpost.

Personale, der fra anden stilling overgår til tjeneste som banevogter, samt personale, der forflyttes fra en ledvogterpost til en anden, skal på lignende måde instrueres, indøves og overhøres, hvorefter der underskrives erklæring som omtalt foran. Instruktionen i de almindelige bestemmelser bortfalder dog, for så vidt vedkommende har bestået banenæstformandseksamen eller banekursus, samt såfremt den ledvogterpost, hvorfra vedkommende forflyttes, er af samme type som den, hvortil forflyttelsen sker.

B. Banebetjente m v samt ekstraarbejdere

På banemesterstrækninger med bevogtede overkørsler skal ovennævnte personale sættes ind i bestemmelserne for bevogtning af samtlige overkørsler på strækningen, således at der i tilfælde af sygdom, forflyttelser o lign af det ordinære ledbevogtningspersonale haves andet personale, som kan overtage ledbevogtningstjenesten. Det afhænger af forholdene på strækningen (antal bevogtede overkørsler, antal banebetjente), om ekstraarbejdere skal sættes ind i bestemmelserne. Baneområdet træffer afgørelse herom.

Der skal for dette personale foretages
1. Instruktion i de almindelige bestemmelser.
2. Instruktion og eventuel indøvelse i de lokale forhold.
3. Overhøring og godkendelse.

ad 1. Det påhviler banemesteren at give personalet en instruktion om ledvogtningens udførelse i almindelighed. Personalet skal i tilslutning til instruktionen have udleveret et eksemplar af "Instruks for udførelse af ledbevogtning" og gives pålæg om at sætte sig nøje ind i dennes bestemmelser i det omfang, som disse gælder for ledvogterposterne på banemesterstrækningen.

ad 2. Banemesteren skal endvidere sætte personalet ind i de lokale forhold ved ledvogterposterne på banemesterstrækningen, og personalet skal evt gå til indøvelse i et kortere tidsrum. Baneområdet afgør om og i bekræftende fald hvor længe indøvelsen skal vare.

ad 3. Efter den eventuelle indøvelse, og forinden vedkommende sættes til selvstændig ledbevogtningstjeneste, skal baneingeniøren foretage en overhøring i såvel de almindelige bestemmelser som de særlige lokale bestemmelser for ledvogterposterne på banemesterstrækningen. Der skal herefter af den pågældende, som skal

forrette ledbevogtningstjeneste, underskrives en erklæring om, at instruktion, indøvelse og overhøring er foretaget. Denne erklæring underskrives tillige af baneingeniøren, der endvidere forsyner erklæringen med en påtegning om, at vedkommende nu må anses for egnet til på eget ansvar at forrette tjeneste ved de pågældende ledvogterposter.

Personale, der forflyttes fra en banemesterstrækning til en anden, skal af banemesteren på den nye strækning instrueres og eventuelt indøves samt overhøres som foran omtalt.

Personale må først anvendes til selvstændig ledbevogtningstjeneste, når forannævnte instruktion og indøvelse er foretaget, og eventuel underskreven attest om instruktionen foreligger.

Det påhviler baneområdet at efterse, at reglerne for overkørslernes bevogtning overholdes, samt at det påbudte instruktionsstof og de påbudte signalmidler er til stede i vagthytterne og i orden.

DSB AREALER

Tilsåning

Til såning på DSB arealer skal anvendes nærmere af forstinspektørerne angivne frøblandinger.

Frøblandinger leveres af henholdsvis forstinspektøren i Roskilde for området øst for Storebælt og forstinspektøren i Langå for området vest for Storebælt efter rekvisition fra den pågældende banemesterstrækning, det pågældende anlægskontor m fl.

Rekvisitionen skal indeholde oplysning om det pågældende areals beliggenhed, omtrentlige størrelse, det påregnede tidspunkt for såningen, den påtænkte såningsmetode samt om eventuelt forekommende ekstraordinære forhold f eks angående jordbund, afvanding eller klimatisk påvirkning.

Græsslåning

For græsslåning på DSB arealer gælder følgende regler:

Arealerne slås i et omfang, der fastlægges af baneområdet under hensyntagen til trafikale-, ordens- og vedligeholdelsesforhold.

Arealer i nærheden af frømarker bør, såfremt der af tilstødende arealers ejere eller brugere fremsættes anmodning herom, slås af hensyn til krydsningsfaren og risikoen for indblanding af fremmede frøarter.

Endvidere bør arealer slås udfor ejendomme, for hvilke der modtages klager over ukrudtsvækst.

Plantevækst må ikke findes inden for en afstand af 1 m fra relæhuse, blokhytter, kabelskabe o l. Dette friholdte område skal være dækket af et ca 10 cm tykt gruslag.

Banetjenestens personale sørger for ukrudtbekæmpelsen på dette område.

Det afslåede græs fjernes eller brændes på stedet.

Hvor forholdene tillader det, kan det tørre græs på skråninger og rabatter brændes om foråret. Afbrændingen skal ske, inden det nye græs dækker det gamle og under iagttagelse af gældende brandpolitibestemmelser, jf side 94.

Afbrænding (afsvidning) af græs på skråninger og snebælteareal er m v, på hvilke der tillige findes træ- og buskagtige bevoksninger, må kun foretages efter nærmere aftale med forstinspektøren. Afbrændingen bør i almindelighed finde sted inden 1. april.

For slåning af græs af hensyn til brandfaren for tilstødende arealer gælder reglerne side 92.

Af hensyn til græsvækstens fremme ved naturlig frøspredning bør der i almindelighed ikke foretages slåning i de to første år efter tilsåningen.

Beplantning

I henhold til lov af 27. marts 1903 om foranstaltninger mod udbredelse af rustsvampe må berberisbuske og weimuthfyr ikke vokse på banens grund.

Af hensyn til gyvelens stærke frøspredning må gyvelplanter fjernes fra alle snebælteareal er.

For at mindske brandfaren på skråninger og arealer langs DSB strækninger bør der drages omsorg for, at de på DSB grund voksende gyvelplanter hvert 3. år nedskæres til roden. Nedskæringen foretages så vidt muligt inden for tidsrummet 20. - 31. juli (efter rugetiden og før frøspredningen).

Regler om kapning af træer og buske, der generer luftledninger eller signalers synlighed findes på side 103.

Sikring af gradmålingens højdemærker

Af Geodætisk Institut er der på forskellige steder inden for DSBs grænser anbragt højdemærker, bestående af indmurede bolte eller sten, der ved tilhugning er givet en udbuet form. Foruden de egentlige højdemærker findes på side steder dybere liggende hjælpebolte.

Det pålægges banetjenestens personale at føre tilsyn med og værne om disse mærker.

I tilfælde af, at mærkerne beskadiges, eller når ved istandsættelse o desl en fjernelse af dem eller midlertidig forandring af deres stilling bliver nødvendig, skal indberetning straks indsendes til baneområdet, der uopholdelig anmelder enhver mærkerne tilføjet overlast til politiet samt underretter generaldirektoratet om midlertidige fjernelser o s v.

Græsvinding

For græsvinding på statsbanernes arealer gælder følgende regler:
a) Arealer med almindelig græsvækst
b) Arealer, på hvilke der til forebyggelse af ukrudtets spredning bør træffes særlige foranstaltninger.

For de under a) nævnte arealer gælder følgende bestemmelser:

Arealer, der egner sig dertil, søges udlejet til græsvinding. Der skal på disse arealer foretages 2 afhugninger, men i øvrigt står det lejeren frit for at afhugge græsset, så ofte han vil. Tidspunktet for de to afhugninger bestemmes af statsbanerne. Når ikke andet bestemmes, skal en afhugning finde sted i tiden mellem den 16. og 30. juni, og det afhuggede borfføres inden den 10. juli, en anden afhugning i tiden mellem den 16. og 31. august, og det afhuggede bortføres inden 10. september. Lejerne skal afhugge og bortføre alle udrudtsplanter på de af dem lejede arealer, hvad enten disse er let tilgængelige eller ikke.

På arealer, der ikke er udlejet, kan tilstødende lodsejere, når de inden 15. juni henholdsvis 15. august henvender sig til vedkommende banemester få tilladelse til afhugning og vederlagsfri tilegnelse af græs, men afhugningen og fjernelsen af græsset skal ske inden for de ovenfor anførte tidsfrister. Det er dog en betingelse for meddelse af tilladelsen, at afhugningen og fjernelsen af græsset sker uden ulemper for banen.

Såfremt græsvæksterne ikke på en af disse måder kan afhændes, foretages afhugningen af statsbanerne. Det afhuggede stakkes, og stakkene søges afhændet. Kan dette ikke lade sig gøre, fjernes, eventuelt brændes, stakkene, jf dog bestemmelserne side 94.

De ansatte skal våge over, at såvel frisk græs som hø, der under bjergningen tabes på sporet, straks fjernes, da dets forbliven kan medføre ulemper for togene. For at undgå frøspredning i ballasten bør det afhuggede i almindelighed ikke bortkøres på troljer eller på anden måde ad sporet.

Hvor forholdene tillader det, kan det tørre græs på skråninger og rabatter brændes om foråret. Afbrændingen skal ske, inden det nye græs dækker det gamle, og under iagttagelse af gældende brandpolitibestemmelser, jf side 94.

Afbrænding (afsvidning) af græs på skråninger, snebæltearealer m v, på hvilke der tillige findes træ- og buskagtige bevoksninger - herunder også snebæltearealer, hvor kun snevolden er beplantet, må kun foretages efter nærmere aftale i hvert enkelt tilfælde med vedkommende forstinspektør. Afbrændingen bør i almindelighed finde sted inden 1. april.

På de under b) nævnte arealer skal der foretages 3 afhugninger, der udføres ved statsbanernes foranstaltning.

Det bestemmes af baneområdet, hvilke arealer der henhører under a) og b), ligesom også - under fornødent hensyn til de på den pågældende egn særligt fremtrædende arter af ukrudt og de frøspredende planters modningstid -, hvornår afhugningen på de sidstnævnte arealer skal finde sted, og om der på enkelte steder bør afviges fra de almindelige regler i henseende til tidspunkterne for afhugningen på de førstnævnte arealer.

For afhugning af græs af hensyn til brandfaren for tilstødende terræn gælder reglerne, der er anført på side 92.

Af hensyn til græsvækstens fremme ved naturlig frøspredning bør der i almindelighed ikke foretages afhugning på ny skråninger i de to første år efter tilsåningen.

Fredning af oldtidsmindesmærker

For så vidt muligt at undgå ødelæggelse af oldtidsmindesmærker forbydes det uden forud dertil indhentet tilladelse at forstyrre stendysser, gravhøje eller andre oldtidslevninger, der ligger på DSB grund. Hvis personalet ved arbejdet på banen skulle støde på oldtidsmindesmærker, skal indberetning derom uopholdelig ske, og fundet må så vidt muligt ikke forstyrres, før nærmere undersøgelse har fundet sted. De ansatte anmodes dernæst om at virke hen til, at alle jordfundne sager fra ældre tid - ikke alene danefæ - indsendes til Nationalmuseet i København. Såfremt genstandene beholdes der, vil finderen få en passende godtgørelse. Hvis det erfares, at noget af de af fornævnte museum fredlyste mindesmærker, der er kendetegnet med sten eller pæl, mærket med et kronet F M (fredet mindesmærke), trues med beskadigelse eller har lidt overlast, skal der hurtigst muligt ad tjenstlig vej tilstilles Nationalmuseet meddelelse herom.

Personalet skal i øvrigt efter bedste evne virke for bevaringen og indsamlingen for museet af jordfundne sager og i det hele bistå samme i dets virksomhed for undersøgelser, fredninger og efterforskninger af forskellig art og så vidt muligt besvare eventuelle direkte henvendelser fra museet om arkæologiske forhold.

Da statsbanerne som forbruger af sten, grus o desl kan give anledning til, at private, som påtager sig leveringen af sådanne materialer, for at tilvejebringe dem forstyrrer oldtidsmindesmærker, der forefindes på privat ejendom, skal banepersonalet i sagens interesse uopholdelig fremsende indberetning herom, når sådant kommer til dets kundskab.

Forsigtighedsregler ved arbejde i grusgrave

For at forebygge ulykkestilfælde ved jordskred i grusgrave pålægges det den stedlige arbejdsleder at sørge for, at alle ved grusgravningen beskæftigede arbejdere - særlig nyantagne arbejdere - belæres om farerne ved gravearbejdet og om de af Arbejdstilsynet påbudte forsigtighedsregler. Til dette øjemed kan hos enhver fabrikinspektør gratis fås eksemplarer af en trykt vejledning for arbejdere.

Endvidere skal arbejdslederen jævnligt indskærpe arbejderne at vise forsigtighed og navnlig aldrig at anvende undergravning eller underhakning, før arbejdslederen i hvert enkelt tilfælde efter personlig undersøgelse har skønnet, at det kan ske uden fare.

Undergravning og underhakning som regelmæssig arbejdsmåde er kun tilladelig, når det drejer sig om brinkpartier af ganske ringe højde (indtil ca 3/4 m), og når pågældende arbejdere har sikkert stade på et jordsmon, hvis hældning ikke er større end det afgravede materiales naturlige hældningsvinkel.

Da der forekommer særlig mange jordskred i det tidlige forår, når frosten går af jorden, bør der på disse tider ligesom under pludselig indtrædende tøbrud i vintertiden vises særlig agtpågivenhed fra ledelsens side.

Arbejdslederen må hyppigt kontrollere, at arbejdet foregår på forsvarlig måde. Af særlig vigtighed er det, at der ikke påbegyndes noget arbejde i et nyt afsnit, før arbejdslederen har undersøgt forholdene i dette.

Endelig skal arbejdslederen sørge for, at opslag med arbejdstilsynets forsigtighedsregler altid forefindes i god stand på sådanne steder i grusgraven, hvor arbejderne daglig har dem for øje.

Opslagene, der leveres som blikskilte, rekvireres gennem baneområdet.

Meddelelse om boringer i vandindvindingsøjemed

Ved udførelsen af boringer, der anbringes i vandindvindingsøjemed, skal i henhold til § 1, sidste stykke, i lov nr 54 af 31. marts 1926 om vandforsyningsanlæg den, der lader boringen udføre, til Danmarks geologiske undersøgelse indsende meddelelse om boringernes beliggenhed, de forefundne jordlag, vandstanden og resultatet af afholdte prøvepumpninger.

FORANSTALTNINGER MOD BRANDFARE OG INDBERETNING OM BRANDSKADE

Lov om foranstaltninger mod brandfare ved jernbanedrift af 11. marts 1921

§ 1

Inden for en afstand af 45 m fra nærmeste spors midtlinie må ingen ny bygning opføres med tag eller beklædning, der helt eller delvis består af strå, tagrør, lyng eller lignende let antændeligt materiale, og på allerede forhåndenværende bygninger må tage og beklædninger, der er mindre ildfarlige, ikke ombyttes med tage og beklædninger af noget af de ovennævnte mere ildfarlige materialer.

For så vidt en bygning opføres inden for en afstand af 45 m fra nærmeste spors midtlinie, må der ikke i den mod banen vendende væg findes udækkede åbninger; dog kan ministeren for offentlige arbejder under særlige omstændigheder dispensere fra disse bestemmelser.

Erhverves der grund til fremtidig udvidelser, vil de ovennævnte afstande være at regne fra midtlinien af det spor, som på det erhvervede areal kan komme til at ligge ejendommen nærmest.

§ 2

Bygninger, der ved banens anlæg er beliggende inden for de under § 1 nævnte afstande, skal på baneanlæggets bekostning bringes i en sådan stand, at de fyldestgør de ovenangivne fordringer, eller nedrives eller flyttes.

§ 3

Inden for en afstand af 45 m fra nærmeste spors midtlinie må ikke findes oplag af letfængelige genstande, såsom møddinger, hæs, korn- og høstakke, bunker af strå, tørv, kvas, hugge- og høvlspåner, savsmuld, træuld, medmindre de er modtagne til forsendelse med banen, tilhører denne eller opbevares i bygninger, som opfylder bestemmelserne i § 1.

I høsttiden skal det dog være tilladt uden iagttagelse af foranstående regler at have mindre oplag af hø, korn og andre afgrøder, som står til tørring på marken, indtil en afstand af 15 m fra nærmeste spors midtlinie.

§ 4

Når jernbaner anlægges igennem eller langs med løvskove, skal et areal af 1 m's bredde imellem banens grænse og skoven ryddes for al bevoksning ved anlæggets foranstaltning.

Såfremt den mod banen vendende del af skoven består af nåletræer, skal der foruden den ovennævnte 1 m brede stribe ligeledes ved anlæggets foranstaltning tilvejebringes en 1,5 m bred stribe igennem skoven i en afstand af 15 m fra banens grænse. Disse to helt rene striber forbindes i en afstand af 30 m med hinanden ved 1 m brede rene striber.

På de bevoksede arealer imellem banehegnet og den ydre stribe skal træerne indtil en højde af 1,5 m befris for alle tørre grene og jordbunden så vidt muligt holdes ren for alle let brændbare stoffer. Dette arbejde skal af banen udføres hvert år inden 15. april, samtidig skal de ovennævnte striber gøres fuldstændig rene.

Ejeren beholder i øvrigt rådigheden over de pågældende arealer.

I særdeles magre egne kan den i anledning af jernbaneanlægget nedsatte besigtigelses- og ekspropriationskommission, såfremt den måtte anse det nødvendigt og på den anden side økonomisk forsvarligt, til sikring af tilgrænsende plantager eller skove træffe yderligere foranstaltninger samt foretage udvidende ændringer i de ovenangivne bredde- og afstandsbestemmelser.

Ligeledes kan denne kommission, såfremt den måtte formene, at udgifterne ved de foran beskrevne brandbælter ikke måtte stå i et rimeligt forhold til de økonomiske værdier, der derigennem skal sikres, foretage indskrænkninger såvel vedrørende anlægget som vedligeholdelsen af brandbælterne.

§ 5

Såfremt en ejer, efter at banen er anlagt, ønsker at beplante de til samme stødende arealer med skov, skal han på egen bekostning anlægge brandbælter af den under § 4 angivne beskaffenhed, hvorefter banen overtager vedligeholdelsen.

Såfremt arealet agtes beplantet med nåletræer, skal han dog være pligtig så vidt muligt at beplante de imellem de to i § 4 nævnte striber beliggende arealer med løvtræer eller, hvor det ikke kan ske, dyrke dem med rodfrugter eller foderplanter, der indhøstes i grøn tilstand.

§ 6

Hvor jernbaneanlægget passerer hedestrækninger eller andre lignende brændbare, med tørt græs bevoksede arealer, vil der langs banegrænsen være at tilvejebringe en 1 1/2 m ren stribe, hvorhos arealet mellem to linier parallelle med banegrænsen i en afstand af 25 og 35 m fra denne oppløjes.

Rensning af striben og oppløjning af arealet uden for samme påhviler banen, der skal udføre dette arbejde een gang årlig inden 15. april.

§ 7

For de ved denne lovs ikrafttræden under drift værende jernbaner vil der være at nedsætte en kommission for Jylland og en for øerne, bestående af den kongelige kommissarius ved nye jernbaneanlæg, 2 af ministeriet for offentlige arbejder udnævnte medlemmer samt for hver amtsrådskreds eller hver købstad 2 henholdsvis af amtsrådet eller af byrådet valgte medlemmer.

Denne kommission skal efter fra banestyrelsen at have erholdt oplysning om, på hvilke steder langs banen forholdene ikke er i overensstemmelse med de ovenangivne regler, efter nærmere vurdering af faren på den ene side og bekostningerne på den anden side gøre indstilling til ministeren for offentlige arbejder om, i hvilket omfang reglerne i denne lov vil være at bringe til anvendelse for de ved denne lovs ikrafttræden under drift værende jernbaners vedkommende. Når ministerens afgørelse foreligger, skal kommissionen kunne fastsætte den erstatning, der herfor vil være at yde de vedkommende lodsejere. Kommissionen er berettiget til at tilkalde særlig sagkyndige i det omfang, den måtte anse det fornødent.

I lov af 21. december 1923 om tillæg til ovenanførte lov af 11. marts 1921 bestemmes følgende:

Den, der lægger hindringer i vejen for gennemførelsen af en i henhold til lov nr 116 af 11. marts 1921 om foranstaltninger mod brandfare ved jernbanedrift fastsat ordning eller handler i strid med en sådan ordning, eller som på anden måde gør sig skyldig i overtrædelse af nævnte lovs bestemmelser, straffes med bøder på indtil 500 kr, hvorhos han under en daglig mulkt kan tilpligtes at fjerne de ulovlige indretninger eller genoprette den ulovligt ændrede tilstand, ligesom udførelsen af de i henhold til denne lov pålagte foranstaltninger efter udløbet af den derfor fastsatte frist vil kunne ske på vedkommende lodsejers bekostning ved det offentliges foranstaltning.

Sagen behandles som politisag.

Andre bestemmelser om foranstaltninger mod brandfare

Når en lodsejer undlader at opfylde de ham ifølge foranstående lov påhvilende forpligtelser, skal banemesteren gøre den pågældende opmærksom herpå og straks gøre anmeldelse om forholdet til baneområdet med opgivelse af den pågældende lodsejers navn samt beliggenheden af hans ejendom. Såfremt lodsejeren ikke inden en passende frist bringer det påklagede forhold i orden, anmeldes sagen for politiet.

Der er fastsat følgende bestemmelser om foranstaltninger på DSB grund mod ildsvåde på tilgrænsende arealer:

Græs- og lyngvækst inden for banens hegn holdes slået i et omfang, der fastsættes af baneområdet.

Banens arealer langs brandfarlige strækninger skal holdes fri for tørt græs; græsset på disse arealer skal i dette øjemed slås om efteråret, for skråningernes vedkommende dog kun, for så vidt det kan ske uden at udsætte dem for beskadigelse. Høvinding må ikke finde sted i brandfarligt terræn.

På banestrækninger, der går gennem nåleskovarealer eller andre skovarealer, hvor tilstedeværelsen af tørt græs er forbundet med væsentlig brandfare, kan der under iagttagelse af de i det følgende anførte bestemmelser og under behørig kontrol foretages en afbrænding af det tørre græs om foråret på et tidspunkt, hvor det nye græs endnu ikke dækker det gamle.

I tørre somre kan en tilsvarende afbrænding foretages endnu en gang senere på året.

Afbrændingen vil dog kunne undlades, når den pågældende banestrækning afpåtruljeres af særlige brandvagter. Bestemmelse om oprettelse og udstrækning af disse træffes af vedkommende baneområde, eventuelt efter samråd med skovejeren.

Den til plantning af levende hegn langs begge sider af jernbanen eksproprierede strimmel af 1 m bredde holdes i den tørre årstid under hakke eller spade, for så vidt som det kan ske uden skade for hegnsplantningen.

Findes der tørvemose inden for banehegnet, skal græs- eller lyngvæksten på denne omhugges, og arealet belægges med sand eller grus.

Til brandfarligt terræn henregnes:

a. Tørvemoser, som grænser umiddelbart op til banens skel, med mindre de er adskilte fra banens terræn ved en mindst 2 m bred våd grøft,
b. nåletræskove og heder, som grænser umiddelbart op til banens skel,
c. kær, dog kun for så vidt som disse inden for en afstand af 65 m fra banens midtlinie støder op til andet brandfarligt terræn.

Afmærkning af brandfarlige strækninger foretages ved hjælp af kendingsmærker for brandfarlig strækning.

Kendingsmærke for brandfarlig strækning er en gul plade forsynet med bogstavet »B«. Pladen er anbragt på en ca 0,7 m høj gulmalet pæl.

Mærket opstilles ved begyndelsen af den brandfarlige strækning, som ophører når mærket for den modsatte retning passeres.

Med hensyn til afbrænding af græs, hø og halm m v gælder følgende af justitsministeriet i bekendtgørelse om brug af ild og lys m v af 27. marts 1961 fastsatte bestemmelser:

.....

Afsnit VII
Om bål og afbrænding af halm m v

A. Fælles regler

§ 18
*Brandmyndigheden *) kan i tilfælde af tørke eller på grund af andre ekstraordinære forhold forbyde enhver form for afbrænding i det fri inden for et nærmere angivet område.*

**) Brandmyndigheden er i købstæderne brandkommissionen og i sognekommuner politimesteren.*

§ 19

Afbrænding i det fri af halm og lignende, herunder frøhalm, tækkehalm, rør, kvas, avner m v, skal forud anmeldes til den stedlige brandinspektør.

Stk 2 I tilfælde af ekstraordinære forhold, f eks stærk blæst, kan brandinspektøren forbyde en påtænkt afbrænding eller beordre en påbegyndt afbrænding bragt til ophør. Han kan under disse omstændigheder yderligere fastsætte skærpede afstandskrav for en påtænkt afbrænding og andre sikkerhedskrav med hensyn til slukningsredskaber, vagt m v. Det påhviler den, der ønsker afbrændingen gennemført, at tilvejebringe slukningsmateriel og vagtmandskab m v i det omfang, det betinges af brandinspektøren. Såfremt forholdene tilsiger det, kan brandinspektøren fastsætte lempede afstandskrav. Dette kan dog ikke ske i de i § 21, stk 3, nævnte tilfælde.

Stk 3 Afbrændingen må tidligst påbegyndes ved solopgang og skal være afsluttet samme dag senest 1 time efter solnedgang.

Stk 4 Efter antændelsen må der ikke ved hjælp af hesteforspand køres materiale direkte til bålet eller afbrændingsmarken.

Stk 5 Der skal ved afbrændingen drages omsorg for, at luftledninger og ledningsmaster ikke udsættes for væsentlig varmepåvirkning.

Stk 6 Afbrænding må ikke påbegyndes i stærk blæst.

Stk 7 Såfremt vinden under afbrændingen forandrer retning eller forøges i styrke, således at der kan opstå brandfare eller fare for væsentlige ulemper for omgivelserne ved røgen, skal afbrændingen så vidt muligt straks afbrydes.

Stk 8 Afbrændingen skal foregå under stadigt tilsyn af en voksen person.

Stk 9 Ved afbrændingens afslutning, og før stedet forlades, skal det påses, at ild og gløder er fuldstændig slukket, således at ildens genopblussen er udelukket. Det samme gælder ved midlertidig afbrydelse af afbrændingsarbejdet, f eks under middagshvil eller lignende medmindre der i dette tidsrum opretholdes fornøden vagt ved bålet eller afbrændingsmarken.

Stk 10 Ansvaret for overholdelsen af bestemmelserne påhviler den, der har truffet bestemmelse om afbrændingens foretagelse.

B. Afbrænding af løstliggende halm efter mejetærskning

§ 20

Ved afbrænding af løstliggende halm efter mejetærskning, skal der under hensyn til afbrændingsmarkens størrelse og omgivelsernes beskaffenhed rådes over et passende antal skovle, forke og brandpiskere og en så stor mandskabsstyrke, at der til enhver tid er mulighed for at hindre ildens fremtrængen dels til nærliggende markarealer med frøgræs eller sæd på roden eller i hobe, dels til bygninger, plantager og oplag m v.

Stk 2 Afbrændingsmarken skal i alle tilfælde have en afstand på mindst 30 m fra hårdttækte bygninger og 100 m fra

a) bygninger med letantændeligt tag,
b) plantager af nåletræer, lyngarealer og lignende områder,
c) tærskeværker, mejetærskere og andre arbejdsmaskiner og lignende,
d) stakke og andre oplag af letantændelige stoffer, større oplag af træ, brændsel og lignende, samt oplag af brandfarlige væsker, flaskegas m v.

Stk 3 I vindretningen fordobles de i stk 2 nævnte afstande.

Stk 4 Hvis dele af afbrændingsmarken ligger de i stk 2 nævnte bygninger m v nærmere end angivet, skal disse dele renses for løstliggende halm og lignende, og om fornødent skal det sammenrevne materiale derefter spredes så meget over det øvrige markareal, at det ikke stedvis danner større bunker eller ophobninger.

C. Afbrænding af halmstakke og lignende

§ 21

Ved afbrænding af halm v m, som er samlet i stakke eller større bunker og ophobninger, skal der forud gives underretning til de omboende inden for en afstand af 200 m fra afbrændingsstedet.

Stk 2 Afbrændingen må ikke foretages inden for en afstand af 100 m fra de i § 20, stk 2, nævnte bygninger, plantager og oplag m v. I vindretningen skal afstanden være mindst 200 m. Der skal endvidere drages omsorg for, at ilden ikke kan forplante sig til nærliggende markarealer med frøgræs eller sæd på roden eller i hobe.

Stk 3 Enhver ejer eller bruger af en naboejendom kan i alle tilfælde modsætte sig, at afbrænding foretages inden for en afstand af 100 m fra de på hans grund beliggende bygninger, plantager og oplag m v. Hvis disse ligger i vindretningen regnet fra bålet, kan han modsætte sig, at afbrænding foretages inden for en afstand af 200 m.

Stk 4 Omkring afbrændingsstedet skal der tilvejebringes et 30 m bredt brandbælte, som skal være renset for løstliggende halm og lignende.

Stk 5 Brandinspektøren kan tillade, at afbrændingen finder sted i en afstand af ikke under 30 m fra hårdttækte bygninger, såfremt der ikke findes brændbart materiale mellem afbrændingsstedet og bygningerne, og på betingelse af, at der holdes en vandfyldt

håndkraftsprøjte rummende 50 l vand eller tilsvarende af brandinspektøren godkendt slukningsmateriel samt yderligere en passende vandmængde i beredskab ved bygningerne.

D. Afbrænding af haveaffald og lignende

§ 22

Afbrænding i mindre omfang af kvas, affald og lignende hidrørende fra have eller husholdning må ikke finde sted i mindre afstand end:

a) 30 m fra lyngklædte arealer og nåletræplantager,
b) 30 m fra bygninger med let antændeligt tag, stakke og andre oplag af let antændelige stoffer, større oplag af træ, brændsel og lignende samt oplag af brandfarlige væsker, flaskegas og lignende og
c) 10 m fra alle hårdttækte bygninger.

Stk 2 Disse afbrændinger skal ikke anmeldes til brandinspektøren.

E. Afbrænding af festblus og lignende

§ 23

For afbrænding af festblus, herunder Sct Hans bål, samt større festfyrværkerier og lignende finder bestemmelserne i § 22, stk 1, tilsvarende anvendelse, idet de under a, b og c angivne afstande forøges til henholdsvis 200, 200 og 30 m.

Stk 2 Disse afbrændinger skal ikke anmeldes til brandinspektøren.

F. Afbrænding af siv, lyng m v

§ 24

I tiden fra 1. april til 31. juli må der ikke i søer, åer, moser og enge foretages afbrændinger af på roden stående siv og i heder på roden stående lyng. Det samme gælder afbrænding af hede- og mosetørv samt hede- og mosejord.

Stk 2. Afbrænding på anden årstid må kun foretages efter tilladelse fra brandinspektøren, der fastsætter de nærmere vilkår for afbrændingens gennemførelse, herunder størrelsen af det nødvendige vagtmandskab.

Når en til jernbanen stødende lodsejer lader anlægge brandbælter på en strækning langs den bestående jernbane for at sikre sin ejendom, skal de foran nævnte foranstaltninger ligeledes træffes fra banens side på bemeldte strækning, dog skal de brandbælter, som en lodsejer anlægger, mindst have en bredde af 7,5 m, når DSB ved dem skal forpligtes til at træffe sikkerhedsforanstaltninger på sin egen grund.

På strækninger, hvor kabler føres overjordisk i trærender, på planker eller lignende, samt hvor der findes kabelhuse, kabel- og relæskabe, skal et areal i mindst 1 m bredde til alle sider fra de nævnte anlæg holdes fri for bevoksning af enhver art for at forhindre, at en brand forplanter sig til omhandlede anlæg. I nærheden af disse må der ikke oplagres brandbare genstande.

Indberetning om brandskade

Brandskade i bygning eller driftsmateriel anmeldes for nærmeste station og baneområdet.

Brandskade i materiel m v hørende under bane- og elektrotjenesten anmeldes til bane- henholdsvis signalområdet.

Brand på arealer eller bygninger, der støder op til DSBs strækninger, og som må antages at have bredt sig fra DSBs skråninger m m eller som kan være opstået i forbindelse med et togs passage (gnister eller gløder fra et lokomotiv, faste bremser, passagerers udkastning af tobaksrester m m) skal straks af den, der opdager branden eller bliver gjort opmærksom herpå, anmeldes til banemesteren og til nærmeste station eller FC. Banemesteren underretter straks baneområdet. Stationsbestyreren foranlediger, at tog, der har passeret strækningen på det tidspunkt branden skønnes at være opstået, efter omstændighederne, herunder hensyntagen til regularitetsmæssige forhold, efterses for at konstatere, brandårsagen kan henføres til fejl eller mangler ved materiellet (lokomotiv og vogne). Resultatet af undersøgelsen sendes til baneområdet.

Banemesteren sender snarest indberetning om brand, blanket D 36, til baneåmrådet. Såfremt der kræves erstatning (indberetningens punkt 13) skal baneområdet omgående underrette forstinspektøren om brandens sted, art og omfang, således at en vurdering af den skete skade snarest kan foretages af forstinspektøren, såvidt mulig sammen med skadelidte.

Forstinspektøren indberetter resultatet af vurderingen til baneområdet. Spørgsmålet om DSBs eventuelle erstatningspligt skal være holdt åbent og skadelidte skal opfordres til at anmelde branden til eget forsikringsselskab.

Baneområdet videresender snarest indberetningen samt foreliggende bilag (politirapport, forstinspektørens vurdering, resultatet af undersøgelsen af det rullende materiel, erstatningskrav m v) til juridisk kontor. Kopi af indberetningen med bilag sendes samtidig til banetjenesten.

I tilfælde af skade på DSBs bevoksede arealer som følge af halmafbrænding o I på naboejendomme foretages indberetning m m efter samme retningslinjer som ovenfor anført.

LEDNINGER M V LANGS OG OVER BANEN

Berøring af blanke, spændingsførende dele ved elektriske stærkstrømsanlæg

Elektricitetsrådet har henledt opmærksomheden på den fare, der kan være forbundet med berøring af blanke, spændingsførende dele af elektriske anlæg, såvel for jævnstrøm som særlig for vekselstrøm, selv ved de i almindelige installationer anvendte spændinger.

Da en normalt spændingsløs del af en elektrisk installation ved indtrædende fejl kan blive spændingsførende, må man ikke berøre nogen del af installationen, medens man betjener en telefon, en gas- eller vandhane eller på anden måde er i god elektrisk forbindelse med jord.

Forstyrrelser ved stærkstrømsledninger

Opmærksomheden henledes på, at det er forbundet med livsfare at berøre højspændingsledninger, der kendes på, at alle bæremaster er mærkede med en rød zigzagpil. (På S-togs strækningerne er køreledningsnettets master dog ikke mærket med zigzagpil). Der skal derfor udvises den største forsigtighed, hvor der er sket brud på en højspændingsledning, og opmærksomheden skal navnlig være henvendt på, om højspændingsledningerne er kommet i ledende forbindelse med skinnerne, med svagstrømsledningerne eller med hegnstrådene langs banen, idet berøring af disse i så fald kan være lige så farlige som berøringen af selve højspændingsledningerne.

Selv om nedhængende højspændingsledninger lægger hindringer i vejen for togfærdslen, må sådanne ledninger ikke fjernes fra banen, inden man er sikker på, at de er gjort spændingsløse.

Fjernelse af højspændingsledningerne bør i almindelighed søges foretaget af elektricitetsværket.

Fjernelse af nedhængende lavspændingsledninger bør ligeledes i almindelighed søges foretaget af elektricitetsværket.

Berøring af spændingsførende dele ved køreledningsnettet på elektrificerede strækninger

Køreledningsanlæggets spændingsførende dele (såsom køretråd, bæretov, hængere, sidestivere, føde- og forstærkningsledninger), der fører en spænding på 1500 Volt, skal altid betragtes som dele hørende til et højspændingsanlæg, der normalt altid står under spænding, og som det er forbundet med livsfare at nærme sig eller direkte eller indirekte at komme i berøring med. Det må altid betragtes som livsfarligt at berøre en nedfalden eller nedhængende ledning direkte eller indirekte, og ved brud på køreledningsanlægget må opmærksomheden navnlig være henvendt på, om dele af dette er kommet i ledende forbindelse med skinnerne, med jernmaster eller med hegnstråde langs banen, idet berøring af disse da kan være farlig. Selv om nedhængende køreledninger lægger hindringer i vejen for togfærdsel, må ledningerne ikke fjernes fra planum, forinden kørestrømstjenestens personale har overbevist sig om at anlægget er spændingsløst og sluttet til jord.

Fejl og forstyrrelser ved telefonledninger m v

Herom gælder de bestemmelser, der er anført i ordreserie K.

Banetjenestens og sikringstjenestens personale skal have opmærksomheden henvendt på, om telefontråde m v, der er spændt over banen, hænger i en højde af mindst 5,5 m over sporet. Dette gælder også ledbevogtningspersonalet, for så vidt angår de ledninger, der er spændt over banen ved bevogtede overkørsler og vogterhuse.

Ved krydsning med landeveje skal ledningerne hænge i en højde af mindst 4,5 m over vejen, medens den tilsvarende højde ved krydsning med offentlige biveje og private veje er 4,4 m.

Telefontråde, som hænger lavere end nævnt, skal snarest muligt søges hævet. Nødvendige foreløbige foranstaltninger hertil kan træffes af banetjenestens personale, men elektrotjenesten skal i alle tilfælde snarest underrettes.

Kapning af træer og buske ved ledninger m v

Tilsyn med, at bevoksning ikke hindrer signalsynligheden, at grene ikke er telefonledninger nærmere end 1 meter, at synligheden af de advarselssignaler, der er opstillet for vejfærdslen ikke er forringet som følge af bevoksning på eller ved vejen over overkørslen, at grene er fjernet i en afstand af mindst 2 meter fra køreledningsnettet, påhviler banemesteren.

Banemesteren skal straks ved egen foranstaltning foretage fjernelse af grene m v, når det er øjeblikkelig nødvendigt for signalernes synlighed.

Såfremt den generende bevoksning hidrører fra træer og buske på privat grund skal der, såfremt det er nødvendigt at beskære på fremmed grund, indhentes tilladelse hos vedkommende ejer ligesom det, inden arbejdet udføres, bør forsøges, om ikke ejerne måtte være villige til selv at besørge afkapningen.

Hvert år i august måned sender banemesteren en fortegnelse til forstinspektørerne over de steder hvor signalsynligheden m v er i fare på grund af bevoksningen.

Forstinspektørerne foretager herefter den fornødne fældning og beskæring.

Afkapning af grene ved køreledningsnettet må kun foretages efter aftale med køreledningssektionen.

Beskæring og fjernelse af træer på banens grund i nærheden af andre, fremmede stærkstrømsledninger skal ske ved vedkommende elektricitetsforsyningsanlægs foranstaltning efter aftale med DSB i hvert enkelt tilfælde.

Foranstaltninger til sikring af kabler og ledninger

Ved bygge-, jord-, bro- og ledningsarbejder eller andre arbejder, som forudsætter gravning, opfyldning, pæleramning, boringer eller lignende samt ved afhændelse eller udleje af DSB bygninger, skal der træffes foranstaltninger til at hindre beskadigelser af kabel- og ledningsanlæg.

Medarbejdere, der beskæftiges ved ovennævnte arbejder, skal være instrueret om, at der på arbejdsstedet kan være kabel- og ledningsanlæg, hvis beskadigelse kan medføre fare for dem selv eller andre, samt kan være årsag til væsentlige driftsforstyrrelser for DSB eller anden myndighed.

Opmærksomheden henledes specielt på:

at kabelflytninger ikke må ske i frostvejr, eller når jorden er frosset,

at der kan kræves afmærkning eller særlig beskyttelse af kabler, ligesom der kan forlanges begrænsning i anvendelsen af gravemaskiner m v,

at kabelmærker der angiver kablers beliggenhed ikke må flyttes eller beskadiges.

Den tilsynsførende instans må **ikke** give tilladelse til selve arbejdets påbegyndelse (herunder tilførsel af arbejdsmaskiner m v til arbejdsområdet), førend de aftalte forholdsregler til sikring af kabler- og ledningsanlæg er truffet jf det følgende.

For såvel på fri bane som på stationsområder skal der, inden arbejdet iværksættes, være rettet henvendelse til elektrotjenestens kabelkontor, som derudfra vil give oplysning om de på stedet værende DSB kabler, evt gennem signalområde København eller signalområde Århus.

Vedrørende kabel- og ledningsanlæg tilhørende fremmede myndigheder, private selskaber, antenneforeninger el lign påhviler det den tilsynsførende instans (anlægstjeneste, banetjenesten og baneområder), selv at fremskaffe de for arbejdet nødvendige oplysninger.

Koordinering af samtlige indhentede oplysninger, herunder evt midlertidige eller permanente flytninger af sådanne anlæg, påhviler den tilsynsførende instans.

Ved arbejde der udføres af entreprenør, er denne pligtig at erstatte eventuelle skader på DSBs kabel- og ledningsanlæg, såfremt disses beliggenhed i forvejen er oplyst over for entreprenøren. Herudover beregnes et tillæg for driftsforstyrrelser, og - afhængig af kablets karakter - for eventuel blivende forringelse.

SÆRLIGE BESTEMMELSER VEDRØRENDE STATIONSOMRÅDET

Stationsområdet

Til stationsområdet henregnes:

a. Den del af banens grund, der ligger inden for stationens grænser mod den fri bane, og alle derpå liggende bygninger m v. Fra stationens område undtages dog de arealer, bygninger (lokaler) og anlæg m v, som, efter at deres nøjagtige grænse er afsat, udtrykkelig er underlagt andre end driftsområdechefen.

b. Ranger- og depotspor samt havnebaner og havnespor, som slutter sig til stationens sporanlæg.

c. Fremskudte signaler med tilhørende ledninger, som ligger uden for stationens grænse, men hører med til stationens signalanlæg.

STILLINGSBESKRIVELSE FOR DRIFTSOMRÅDECHEFER OG FUNKTIONSLEDERE

1. STILLINGSBESKRIVELSE FOR DRIFTSOMRÅDECHEFEN

1.1. STILLINGSBETEGNELSE

Driftsområdechef (Doc) for driftsområde .....

1.2. ORGANISATORISK PLACERING

Driftsområdechefens nærmeste foresatte er chefen for driftstjenesten.

Driftsområdechefen er foresat for alt under driftsområdet beskæftiget personale.

Stedfortræder for driftsområdechefen udpeges af driftsområdechefen i samråd med chefen for driftstjenesten.

1.3. MYNDIGHED OG ANSVAR

Driftsområdechefen forestår den nødvendige koordination af funktionernes arbejde og er ansvarlig for udførelsen af de opgaver, der påhviler driftsområdet.

Disse opgaver omfatter:

- varetagelse af jernbane-, færge- og lastbildrift
- varetagelse af virksomhedens kommercielle interesser
- økonomisk disponering af personale og materielle ressourcer
- udarbejdelse og overholdelse af det samlede budget.

Driftsområdechefen kan tage direkte kontakt med generaldirektoratets afdelinger, tjenester og kontorer i alle spørgsmål inden for sit myndighedsområde.

Opgaverne udføres i almindelighed af de respektive funktioner. Driftsområdechefen tager sig dog personlig af sager, der af administrative, økonomiske eller andre grunde må tillægges særlig vægt.

I driftsområder med overfarter kan der udpeges en søfartskyndig medarbejder, der virker som konsulent for driftsområdet.

1.4. SAMARBEJDSFORHOLD

Driftsområdechefen skal samarbejde med driftsområdecheferne i øvrige driftsområder, med stedlige instanser inden for andre tjenestegrene samt med de instanser uden for DSB, som har betydning for driftsområdets virksomhed. Han er ansvarlig for, at bestemmelserne for samarbejde og samarbejdsudvalg iagttages. Han skal drage omsorg for, at opgaverne i driftsområdet i hensigtsmæssigt omfang løses i et gruppeorienteret samarbejde.

2. Stillingsbeskrivelse for funktionsleder Trafik

2.1. Stillingsbetegnelse

Funktionsleder T (Flt) i driftsområde ..... (midlertidig betegnelse).

2.2. Organisatorisk placering

Funktionslederens nærmeste foresatte er driftsområdechefen.

Stedfortræder for funktionslederen udpeges af driftsområdechefen i samråd med flt.

2.3. Myndighed og ansvar

2.3.1. Generelt

Funktionslederen er over for driftsområdechefen ansvarlig for, at alle forhold af sikkerhedsmæssig betydning *) er i orden og i overensstemmelse med de derom givne forskrifter.

Funktionslederen forestår og er over for driftsområdechefen ansvarlig for den daglige afvikling af trafikken (undtagen lastbil- og vognbjørnkørsel) og de dertil knyttede aktiviteter.

Funktionslederens arbejdsopgaver er i hovedtræk:

*) Dog ikke for så vidt angår maritime og søfartstekniske forhold.

2.3.2. **Sikkerhedsmæssige forhold**

- at udarbejde sikkerheds- og rangerinstrukser *),

- at føre tilsyn med, at de givne forskrifter for sikkerhedstjenesten overholdes *),

- at sikre sig, at det personale, der anvendes til sikkerhedstjeneste, er tilstrækkeligt uddannet og indøvet *),

- at behandle sager af sikkerhedsmæssig karakter *), bl a vedrørende SR, UR og RR,

- at undersøge tog- og rangeruheld,

- at samarbejde med banemestre og sikringsmestre, bl a om Laforhold,

- at anordne spærringer af færgelejer,

- at udsende cirkulærer vedr ibrugtagning af nye signaler m v,

- at deltage i signalkommissioner,

- at udsende hhv foranledige at der udsendes instrukser vedrørende strækningers og stationers sikkerheds- og anlægsmæssige forhold,

*) Dog ikke for så vidt angår maritime og søfartstekniske forhold.

2.3.3. Trafikale forhold

- at understøtte P- og G-funktionernes salgsindsats gennem transport af høj kvalitet,

- at behandle køreplans-, sejlplans- og togplansudkast og fremkomme med forslag til forbedringer og ændringer,

- at tilrettelægge køreplaner for lokalgodstog,

- at tilrettelægge ændringer i færgebenyttelse

- at tilrettelægge personvognsrengøring m v,

- at tilrettelægge rangerberedskabet således, at det udnyttes så rationelt som muligt,

- at overvåge godsbefordringen samt tage det nødvendige initiativ under uregelmæssigheder, herunder sørge for udsatte togs (vognes) hurtigst mulige viderebefordring,

- at udarbejde og ajourføre arbejdsplaner for områdets øvrige trafikale opgaver,

- at assistere togledelsen under ekstraordinære driftsforhold,

2.3.4. Personaleforhold

- at foretage løbende tilpasning af personalestyrken i samarbejde med funktionslederen for personaleadministration,

- at sikre sig, at medarbejderne har den indøvelse og uddannelse, der er behov for,

- at opstille forslag til indøvelse og videregående uddannelse af medarbejdere i samarbejde med funktionslederen for personaleadministration,

2.3.5. Materielle forhold

- at tage initiativ til ændring af de faste anlæg, både når det drejer sig om udvidelse af hensyn til trafikkens afvikling og når det drejer sig om reduktion af anlæggende ved bortfald af trafik,

- at tage initiativ til rationalisering og besparelser evt ved anskaffelse af tekniske hjælpemidler eller gennem etablering af sikringstekniske foranstaltninger,

- at føre tilsyn med, at hjælpemidler holdes i forskriftsmæssig stand,

- at disponere materielle ressourcer ud fra lønsomhedsbetragtninger,

2.3.6. Økonomiske forhold

- at disponere personalet ud fra lønsomhedsbetragtninger,

- at opstille budget for trafikfunktionen i samarbejde med funktionslederen for økonomi,

- at overvåge om budgetterne overholdes og tage de nødvendige initiativer ved afvigelser,

2.4. SAMARBEJDSFORHOLD

2.4.1. Generelt

- at samarbejde med togledelsen, med øvrige funktionsledere i driftsområdet, med funktionsledere for trafik i øvrige driftsområder samt med instanser såvel inden for som uden for DSB, der har betydning for driftsområdets virksomhed,

2.4.2. Kontaktforhold

- at tage direkte kontakt med generaldirektoratets afdelinger, tjenester og kontorer i alle spørgsmål inden for eget myndighedsområde,

2.5. RAPPORTERING

- at sørge for overholdelse af de retningslinier, der er givet med hensyn til indberetninger, rapporter og statistik,

- at fremkomme med enhver oplysning/impuls, som kan tjene til forbedring af driftsområdets rentabilitet.

STILLINGSBESKRIVELSE FOR FUNKTIONSLEDER, PERSONALEADMINISTRATION, ØKONOMI, PASSAGERTRANSPORT og GODSTRANSPORT.

Der henvises til bestemmelserne i ordreserie K.

Reparationer ved bygninger, inventar mm

Mindre reparationer ved bygninger m v, som ikke kan udføres af andre tjenesters stedlige personale, og som af en eller anden grund kræver så hurtig udførelse, at anmeldelse for vedkommende tekniske tjeneste ikke kan finde sted, kan funktionsleder T foranstalte udført, såfremt udgifterne ved arbejderne ikke overstiger 500 kr, hvorved dog bemærkes, at det ikke er tilladt ved delvis udførelse at foretage arbejder, hvortil den samlede udgift ville overstige nævnte beløb. Et nøje samarbejde mellem funktionsleder T og de tekniske tjenester er herved nødvendigt for at undgå, at samme arbejde kræves udført af flere instanser. De tekniske tjenester må derfor straks underrettes om de af funktionsleder T i sådanne tilfælde udstedte rekvisitioner. Til arbejdernes udførelse skal benyttes de håndværkere, der eventuelt er anvist af de tekniske tjenester, og det skal påses, at arbejderne udføres godt og forsvarligt. Fejl eller mangler, hvis afhjælpning må antages at ville foranledige større udgifter end 500 kr, eller som ikke kan udføres ved på stedet disponible kræfter, anmeldes til vedkommende tekniske tjeneste.

Regninger på reparationer ved bygninger m m forsynes med præstationspåtegning og sendes til vedkommende tekniske tjeneste til videre foranledning.

Gensidig assistance mellem banetjenestens, elektrotjenestens og driftstjenestens personale

Driftsområderne kan - f eks under snevanskeligheder - anmode om assistance fra banetjenesten.

Banetjenesten skal så vidt muligt afgive det fornødne personale.

Funktionsleder T er ansvarlig for, at det af banetjenesten afgivne personale instrueres om de opgaver, de skal udføre, inden arbejdet påbegyndes.

Driftsområdets rekvisitioner af mandskab fra banetjenestens personale skal fremsættes så tidligt som muligt og stiles til vedkommende banemester. Rekvisitionerne (blanket A 111) skal indeholde oplysning om, hvorfor assistancen ønskes, hvor mange mand der er nødvendige, samt hvor længe de ønskes anvendt.

Uden for normal arbejdstid kan banetjenestens og elektrotjenestens personale i forbindelse med afhjælpning af fejl i og ved spor anmode driftsområderne om levering af personale til brug som vagtpost.

Driftsområderne skal så vidt muligt afgive det fornødne personale hertil.

Arbejdslederen er ansvarlig for, at det af driftsområdet afgivne personale instrueres om vagtpostens opgaver, inden arbejdet påbegyndes.

Forskellige tekniske anlæg på stationsområdet

Sporstoppere

Funktionsleder T skal ved det i ordreserie K påbudte tilsyn af anlæg m m tillige efterse, om sporstoppere har været påkørt. Skader skal anmeldes til banemesterstrækningen, der i øvrigt skal vedligeholde alle sporstoppere.

For stoppere udenfor det egentlige stationsområde kan der udstedes særlige bestemmelser, hvorefter eftersynet overdrages til banemesterstrækningen.

Hvor det efter forholdene er muligt, skal stationen foranledige, at der udlægges dobbelte hemsko i en nærmere fastsat afstand foran faste stoppere. Funktionsleder T skal i forbindelse med tilsynet endvidere påse, at hemskoene ligger i rigtig afstand. Efter påkørsler skal stationens personale sørge for, at hemsko igen kommer på plads.

I øvrigt gælder følgende:

1) **Bremsestoppere:** Tilbagetrækningen af en påkørt bremsestopper påhviler normalt den maskine, der påkører stopperen. Når forholdene er således, at det medfører væsentlige ulemper for trafikken eller maskinløbet, at den påkørende maskine trækker stopperen tilbage, skal stationen hurtigst muligt sørge for tilvejebringelse af anden maskine, således at tilbagetrækningen kan ske snarest efter påkørslen. Personalet på den påkørende maskine skal underrette stationen som anført i ordreserie P.
   Bremsestoppere og disses betonfundament skal renholdes af banemesterstrækningen. Bevægelige led skal hvert 5. år adskilles og smøres. Der skal vedligeholdes med maling i det omfang, baneområdet anser det for nødvendigt. Mindre reparationer skal udføres af banemesterstrækningen. Større reparationer udføres efter nærmere aftale med banetjenesten.

2) **Høje stoppere:** Påkørte høje stoppere skal trækkes på plads ved stationens foranstaltning snarest efter påkørslen. Stationen skal anmelde påkørsler til banemesterstrækningen, som, om fornødent, skal udskifte overklippede bolte, retablere påkørte jordvolde og i øvrigt reparere stopperne i fornødent omfang. Vedligeholdelse med maling skal ske efter baneområdets bestemmelse.

VÆGTE OG VÆGTLODDER

Almindelige bestemmelser

Alle nye vægte skal være justeret. Ved justering forstås en af justervæsenet foretaget prøvning og godkendelse samt en derpå følgende stempling med justermærket.

Rekvisition på anskaffelse af vægte skal indsendes til kommerciel afdeling passerende værkstedet, Nyborg.

Tilsynet med, at statsbanernes vægte opfylder gældende lovbestemmelser, og reparationen af vægtene varetages af værkstedet i Nyborg efter de retningslinier, der følges af justervæsenet i henhold til lov nr 65 af 28. februar 1950 om måling og vejning og det deraf afledede justerreglement med tilsluttende bestemmelser.

Værkstedet, Nyborg, foretager mindst hvert 4. år et teknisk eftersyn (eventuelt reparation) og afprøvning af alle statsbanernes vægte på brugsstederne.

Det påhviler vedkommende brugssted (station, depot m v) at holde vægtenes balance, bremse og andre let tilgængelige dele rene og vel smurt, ligesom vægtene daglig skal kontrolleres i nul-stilling (ubelastede).

Kan vægten ikke stilles i nul-stilling med nul-stillingsloddet (ved fritstående vægte eventuelt ved opretning), skal værkstedet, Nyborg underrettes.

Vedkommende brugssted melder fejl og beskadigelser direkte til værkstedet, Nyborg, som foranlediger reparationer og prøvevejninger foretaget ved en derfra udsendt vægtsmed. I presserende tilfælde kan afhjælpningen af fejl foretages af en stedlig fagmand, men værkstedet, Nyborg, skal i så tilfælde underrettes.

Den stedlige leder på brugsstedet (eventuelt en af denne udpeget stedfortræder), der har tilsynet med vægtene, følger arbejdet med reparationen og skal være til stede ved afleveringen og prøvevejningen samt underskrive blanket Ma 144 som garanti for, at vægten arbejder rigtigt.

Den til udførelsen af arbejdet fornødne arbejdskraft leveres og betales af det område, under hvilket brugsstedet hører, efter rekvisition fra vedkommende stedlige leder, om fornødent til pågældende banemester.

Ved udfærdigelse af rekvisitioner og følgesedler skal de på vægtene anbragte løbenumre anføres.

Brovægte

Det fremgår af "Tekniske anlæg og hjælpemidler på stationerne og maskindepoterne", hvilke stationer der er forsynet med brovægte.

Brovægtene henhører under den pågældende station med undtagelse af de ved værkstederne værende brovægte, der henhører under det pågældende værksted.

Ud over det eftersyn, der foretages hvert 4. år, foretager værkstedet, Nyborg, mindst hvert 2. år et eftersyn og en prøvevejning af samtlige brovægte.

Med hensyn til vægtenes daglige pasning henvises til "Regler for vejning af vogne på brovægten", der findes opslået i alle brovægthuse.

Automobilvægte er underkastet de for brovægte fastsatte regler.

Pakhusvægte, rejsegodsvægte m fl

Ønsker om flytning eller ombytning af vægte sendes af brugsstedet til det område, under hvilket brugsstedet hører.

Meddelelse om iværksatte flytninger eller ombytninger af vægte sendes til værkstedet, Nyborg.

For viservægte gælder i øvrigt, at hvis viseren er for længe om at finde nul-stillingen eller svinger for længe omkring denne, kan der stilles på oliereguleringsskruerne, eventuelt påfyldes olie, der rekvireres fra værkstedet, Nyborg.

Anvisning på, hvorledes man kommer til oliebremsen, er ophængt ved viservægtene.

Vægtlodder

Der må kun anvendes vægtlodder, der er fremstillet af justervæsenet, og som er forsynet med et stempel, hvoraf dette fremgår.

Vægtlodderne skal hvert 4. år indsendes til justervæsenet til omjustering. Denne indsendelse foretages efter anmodning fra værkstedet, Nyborg.

Drejeskiver og skydebroer

Det daglige tilsyn med drejeskiver og skydebroer på driftsdepoternes hhv depotværkstedernes område påhviler depotet, som er ansvarlig for, at de nævnte anlæg smøres, efterses og holdes i driftssikker stand. Tilsynet med drejeskiver uden for maskindepoternes område påhviler banemesterstrækningen.

For alle drejeskiver og skydebroer gælder, at maskinafdelingen vedligeholder disse med undtagelse af sporbefæstelsen samt gruber med kransskinner, indfatning og afvanding.

Kraner og krankæder

For alle kran- og transportanlæg udenfor maskinafdelingens lokale områder gælder, at disse vedligeholdes af baneområdet, medens sådanne anlæg indenfor maskinafdelingens lokale områder vedligeholdes af maskinafdelingen.

Tilsynet med kraner på stationerne med undtagelse af mobilkraner henhører under baneområderne. Det påhviler dog tjenestestedet at føre tilsyn med, at kranerne er tilstrækkelig smurt forinden enhver anvendelse, idet dette arbejde udføres af stationspersonalet.

Alle istandsættelser og styrkeprøver af krankæder og løse kædestykker (kædestropper) samt kæder henhørende til taljer med bæreevne over 1000 kg skal foretages i værkstedet, Nyborg. Alle kæder, der ønskes istandsat eller prøvet, skal derfor, forsynede med tydeligt mærke med kædens nr indsendes til nævnte værksted. Samtidig sendes fra baneområdet ad tjenstlig vej på blanket B 83 en meddelelse om indsendelsen.

Senere når der er hengået 3 år, efter at kæderne sidste gang var til istandsættelse eller styrkeprøvning, skal de atter indsendes for at blive efterset og prøvet med hensyn til styrke, uanset om de trænger til istandsættelse eller ej.

For de på stationerne værende kraners vedkommende har baneområderne ansvaret for de periodiske indsendelser af såvel krankæder som kædestropper til undersøgelse i værkstedet. Baneområderne sørger endvidere for, at eventuelt fornødne reservekæder er til stede.

Dette gælder også, når kæder eller stropper inden for disse tidsperioder efter tjenestestedets indstilling til baneområdet og efter dennes ordre sendes til istandsættelse eller styrkeprøve.

Enhver kæde, der istandsættes, skal underkastes en styrkeprøve, forinden den afsendes fra værkstedet.

Enhver kæde, der efter endt istandsættelse og prøvning udgår fra værkstedet, vil på begge de næstyderste leds ene side blive forsynet med et mærke, der angiver det træk, hvormed kæden tør belastes, og på leddets anden side forsynes kæden med et nummer, der svarer til prøveattestens løbe-nr.

Har en kæde således på leddets ene side mærkerne B 4, 50 t og på leddets anden side N 5624, er kædens tilladelige belastning 4,50 tons, og kæden har løbe-nr 5624.

Inden en ny kæde tages i brug, skal den være undersøgt og mærket på ovenanførte måde.

Hver gang en kæde udsendes fra værkstedet i Nyborg efter at være prøvet eller undersøgt, skal der af dette sendes en attest (blanket nr B 84) til det baneområde, der har foranlediget indsendelsen af kæden.

Attesten skal indeholde en udskrift af prøveprotokollen vedrørende den udsendte kæde og tillige oplysning om kædens løbe-nr.

Kædens nummer (og altså også kædeprøveattestens nummer) forbliver uforandret og ændres ikke ved de periodiske prøver.

Der er fastsat følgende regler vedrørende benyttelse af stationskraner:

Kranen må kun benyttes med tjenestestedets tilladelse og må kun betjenes af folk, der er fortrolig med dens rette benyttelse. Fornøden vejledning må eventuelt indhentes hos stationens personale.

Nøgler til kranen og de tilhørende apparatskabe udleveres på tjenestestedet, hvor de igen afleveres efter afbenyttelsen af kranen og efter, at eventuelle apparatskabe m m er aflåsede.

De af arbejdstilsynet udarbejdede regler for "kraners pasning og brug", der for nogle kraners vedkommende er opslået på kranen, skal nøje overholdes. Derudover skal det påses,

at krankrogen ikke affires så meget, at der fremkommer slappe tove,
at stropper, tove og led, såvel i kranens kæder som i løse kæder, ikke kan komme i bekneb, idet der i så fald kan ske brud,
at kranen ikke benyttes til skævt træk,
at kranen ikke benyttes til flytning af jernbanevogne, og
at løbekatten altid standses, før nød-endestoppet påkøres.

Løse stropper (kæder, wirer, eller tovværk) må kun benyttes, når det er absolut sikkert, at disse kan bære den pågældende byrde, idet en bristning af en sådan kranstrop kan forårsage ulykker.

Når der anvendes løse stropper, skal det erindres, at spændingen i disses parter blandt andet afhænger af byrdens vægt, antallet af bærende parter, parternes afvigelse fra vertikalen (den lodrette linie) under løftningen og byrdens fordeling over de forskellige parter. Særlig i tilfælde, hvor kranens bæreevne skal udnyttes fuldt ud under benyttelse af sådanne stropper, skal disse lægges så mange gange om byrden, at deres samlede bæreevne overskrider byrdens vægt meget betydeligt - desto mere, jo mere parternes retning under ophejsningen vil komme til at afvige fra vertikalen.

Brugeren er ansvarlig for alt andet anhugningsmateriel end de eventuelle til kranen hørende stropper.

Det påhviler brugeren at sikre sig, at anhugning sker forsvarligt, og at arbejdstilsynets "Regler for anhugning af gods" følges.

Til jernplader og andre skarpe byrder må ikke anvendes hampetove eller tovværk, der kan overskæres af byrden.

Kranen må ikke benyttes til at trække kranstroppen løs, hvis denne er kommet i klemme under byrden.

De folk, der er beskæftiget ved kranen, skal undgå at komme ind under byrden.

Er kranen forsynet med motorer for kørsel på kranskinner langs sporet, skal det påses, at kontrolleren herfor føres roligt over alle stillingerne fra nul til yderstilling. Ved enderne af kranskinnerne skal kranen standses, før nød-endestoppet påkøres.

Beskadiges kranen eller de dertil hørende dele, og skyldes dette forkert brug, vil der blive gjort erstatningskrav gældende overfor brugeren.

DSB påtager sig intet ansvar for eventuelle ulykkestilfælde, der skyldes brug af kranen.

Bliver kranen under afbenyttelsen ubrugelig, eller sker blot det mindste brud på kranens dele, skal stationen straks underrettes, og kranen må ikke benyttes, før den atter er i orden.

På kranerne skal være anbragt skilte med påskrift "Må kun benyttes med stationens tilladelse".

Kranens bæreevne i tons skal ligeledes være angivet på denne.

Fejl ved og beskadigelser af kranen anmeldes af tjenestestedet til baneområdet, som foranlediger kranen repareret. Hvis beskadigelsen skyldes forkert brug, som giver anledning til erstatningskrav, skal tjenestestedet tillige sende indberetning til generaldirektoratet.

Eftersyn og prøvning af ståltrådstove

Eftersyn af ståltrådstove, der benyttes til ophejsning af byrder, f eks i kraner og lignende, påhviler baneområdet og bør ske en gang om måneden, og som almindelig regel gælder, at et tov må kasseres og udveksles med et nyt, når en enkelt vinding (dugt) er brudt, eller når der fordelt over de forskellige dugter på et kortere stykke af tovets længde er sprængt så mange tråde, som en dugt i det pågældende tov indeholder. Et tov kan godt være slidt glat og blankt, uden at man behøver at kassere det.

Eftersyn af ståltrådstovene ved de særlige under driftsdepoterne hhv depotværkstederne hørende maskinelle anlæg sorterer under maskinafdelingen.

Eftersynet af de til færgeklapperne hørende ståltrådstove skal ske en gang hvert kvartal ved centralværkstedernes foranstaltning efter aftale med det pågældende baneområde således, at centralværkstedet i Århus foretager eftersyn ved alle færgeklapper og landgangsbroer vest for Storebælt, dog ekskl Nyborg og Knudshoved, medens centralværkstedet i København foretager eftersyn øst for Storebælt samt i Nyborg og Knudshoved.

Anskaffelse af heromhandlede ståltrådstove sker ved generaldirektoratets (sporkontorets) foranstaltning, og den for hvert tov forlangte brudstyrke dokumenteres ved værkcertifikat evt generalcertifikat således, at yderligere undersøgelse af brudstyrken som regel ikke skal foretages. Fremkommer der mistanke om, at tovene fra en bestemt leverandør ikke svarer til de opgivne brudstyrker, vil disse kunne undersøges ved indsendelse af ca 1 m af det pågældende tov til maskinafdelingens laboratorium.

Opvarmnings-, ventilations-, hydrofor-, trykluft-, sprinkler- og køleanlæg

De forskellige anlæg passes som hovedregel af den tjeneste, til hvis særlige brug de er oprettet, medens vedligeholdelsen henhører under baneafdelingen (VVS-kontoret), eventuelt med assistance fra personale under maskinafdelingen.

Vognvaskeanlæg

Vognvaskeanlæg passes af brugeren.

Mekaniske togvaskeanlæg vedligeholdes af maskinafdelingen, medens mekaniske anlæg for vask af godsvogne vedligeholdes af baneafdelingen (VVS-kontoret) eventuelt med assistance fra personale under maskinafdelingen.

Sømærker

Det påhviler baneområdet at vedligeholde de på land anbragte fyr og sømærker, der tilhører DSB, samt de på og ved DSB broer anbragte genstande, der tjener til brug for søfarende.

Vandforsyningsanlæg

Disse anlæg passes af brugeren. Vedligeholdelsen af de egentlige vandforsyningsapparater (pumper med tilhørende motorer, vandrensningsanlæg og vandkraner) udføres i almindelighed ved baneafdelingens (stærkstrømskontorets eller VVS-kontorets) foranstaltning, medens vedligeholdelse af pumpebrønde, vandbeholdere, gruber, vandforsyningsledninger i jorden samt afløbsledninger med tilhørende brønde sker ved baneområdets foranstaltning.

Togforvarmningsanlæg

Togforvarmningsanlæg passes af brugeren. Vedligeholdelsen foretages af baneafdelingen (VVS-kontoret), eventuelt med assistance fra personale under maskinafdelingen.

Bogieeftersynsgrave

Vedligeholdes af banemesterstrækningen.

Renholdelse m v af stationsområdet

Renholdelse

Banemesterstrækningerne renholder de egentlige sporpladser, foretager lugning af veje, pladser og perroner, renholder kloaker, samle- og nedløbsbrønde uden for bygningerne samt udfører den DSB som grundejer påhvilende renholdelse af gade- og vejstrækninger, dette sidste dog kun, for så vidt den omhandlede renholdelse ikke ifølge kontrakt påhviler entreprenører; desuden udfører banemesterstrækningen renholdelse af arealer, som banetjenesten benytter til oplag af materialer.

Al øvrig udvendig renholdelse med undtagelse af vinduespudsning og renovationsarbejder skal udføres af stationspersonalet i den sædvanlige arbejdstid, for så vidt den ikke ifølge kontrakt påhviler andre. Til den udvendige renholdelse henregnes bl a opsamling af papir og andet affald fra perronsporene, fejning af perroner og brolagte eller overfladebehandlede pladser, renholdelse af gruslagte pladser, renholdelse af perronovergange og -undergange samt lyskasser, læsseveje o l, herunder også fjernelsen af halm, affald og andre urenheder, endvidere rensning og smøring af sporskiftesignaler, læssekraner, vandkraner, brovægte og vogndrejeskiver, der er beliggende på stationsområdet, desinficering af ud- og indvendige retirader og klosetter, renholdelse og desinficering af pissoirer og pasning af olieláse i disse samt endelig tømning af DSB skarnkasser, for så vidt disse ikke er anbragte på de områder af stationerne, der er underlagt andre tjenestemænd end driftsområdecheferne.

For overkørsler, der passes af stationspersonalet, samt for ubevogtede og fjernbetjente overkørsler for offentlige veje og stærkt befærdede private fællesveje, der er beliggende inden for stationsområdet, foretager dette personale almindelig renholdelse af vejbanen samt sørger for, at skinner og sporriller i overkørsler holdes tilbørligt renset for sten, jord, løv, græs, sne, is og lignende.

Til arbejder, der udføres af stationspersonalet, henregnes endvidere afvaskning af stationsnavneskilte, renholdelse af lamperum, pudsning af lamper og lygter, såvel ud- som indvendige, og sporskiftesignaler, samt af udvendige dørgreb, dørgitre og rækværker om trapper og lyskasser m v.

Fejeskarn, papirstumper og andet affald såvel som grus og aske, som har været anvendt til grusning i glat føre af perroner, må ikke fejes eller skylles fra perronerne ned i sporene, men skal opsamles og henbringes til skarnkasserne. Heller ikke sne fra perronerne må kastes ned i sporet.

Ved fejning af jernbanevogne skal det iagttages, at det sammenfejede straks opsamles og fjernes og ikke spredes over veje og pladser.

Ved fejning i retirader og pissoirer skal det sammenfejede straks fjernes, og det skal omhyggeligt undgås, at det fejes ned i og forstopper samlebrønde og ledninger.

Når ruder på stationer på grund af deres anbringelsessted ikke uden særlige redskaber (lange stiger o l) kan renholdes af det til stationslokalernes rengøring antagne mandskab, besørges renholdelsen af bygningstjenestens personale, såfremt den - som f eks ved ruder i perrontage o l - kun består i en vaskning eller aftørring, der kan foretages af nævnte personale. Hvor derimod renholdelsen kræver glarmesterarbejde - altså finere pudsning - skal vedkommende driftsområde selv foranledige arbejdet udført.

Rensning og smøring af sporskifter

Stationspersonalet udfører rensning og smøring af sporskifternes glidestole, hagelåse og pallåse med undtagelse af pallåsens bolte, jf ordreserie K.

På ubemandede stationer samt i sporskifter på fri bane udføres smøringen dog af banetjenesten.

Til smøringen anvendes et pastaagtigt smøremiddel benævnt Cazar K 1. Smøringen af stærkt befærdede sporskifter bør ske hver anden uge og af øvrige sporskifter ca hver tredje uge, men i øvrigt skal smøringen udføres så ofte, at de pågældende dele til enhver tid er velsmurte.

Smøremidlet påføres glidefladerne i et tyndt lag, idet ca 50 gr pr sporskifte beregnes at være fuldt tilstrækkelig.

Banetjenesten udfører rensning og smøring af krydsninger med bevægelige vingeskinner, drejelige tungeklodser, krydsningers vingeskinner, tvangskinner og tungestøtter. Rensningen og smøringen skal udføres så ofte, at de pågældende dele til enhver tid er velsmurte. Til smøringen anvendes smøremidlet Cazar K 1.

Ved krydsninger med bevægelig vingeskinne smøres samtlige glideflader, fjedre og bevægelige bolteforbindelser samt den del af siden af vingeskinnens hoved, der påkøres af hjulflangerne. Forud for smøringen foretages en omhyggelig rensning af glidefladerne med en kort skraber. Det afskrabede materiale skal opsamles og fjernes fra sporet. Smøremidlet påføres glidefladerne i et tyndt lag. Ved sporskifter med drejetap foretages smøringen gennem det på tungerodsklodsens overside værende smørehul. Efter smøringen skal den til smørehullet hørende vingeskrue eller sekskantskrue genanbringes.

Ved krydsningernes vingeskinner smøres den del af siden af hovedet, såvel foran som bag hjertespidsen, der påkøres af hjulflangerne.

Endelig smøres indersiden af tvangskinnernes hoved, den yderste lodrette flade af tungestøtterne samt tungen på det sted, der berøres af tungestøtten.

Elektrotjenesten udtager fire gange årligt palboltene af pallåsene og indsmører boltene i fedt.

Rensning og smøring af sporskifter i havnespor

I tilknytning til bestemmelserne i overenskomst af 1925 med »Sammenslutningen af danske havne« fastsættes følgende:

Ordlyden af havneoverenskomsten afgiver ikke grundlag for krav om, at smøringen af sporskifter i havnespor skal udføres af vedkommende havn, idet dette arbejde nærmest må betragtes som hørende sammen med vedligeholdelsen af sporene.

I det omfang, i hvilket der fra havnenes side rejses indvending mod disses udførelse af sporskifternes smøring, vil denne derfor - tilligemed den herved fornødne rensning af sporskifterne - være at udføre ved banemesterstrækningens foranstaltning og for de egentlige havnespors vedkommende på bekostning af DSB.

Bygninger m v på banens grund

Vedligeholdelse

På stationer og strækninger, hvis bygninger m v i henhold til de til enhver tid gældende bestemmelser er underlagt en bygningsinspektør under bygningstjenesten, vedligeholder denne **samtlige** bygninger og af udvendige stationsanlæg m v følgende:

1) Perron- og gangtunneler (med undtagelse af den sporbærende del), trappehuse og perrontage.
2) Tunneler, der er bestemt til togfærdsel, for så vidt angår tunnelens sidemure og overbygning.
3) Træperroner og perronbelægning, hvor denne består af fliser eller klinker.
4) Plankeværker, stakitter og hegnsmure ved bygninger.
5) Perronskilte af enhver art (også i perron- og gangtunneler).
6) Flagstænger på eller i umiddelbar nærhed af hovedbygninger, stiger og brandslukningsredskaber samt stigetage, der henhører til bygninger.
7) Udvendige vand- og gasledninger på enkelte større stationer.
8) Husbrønde med pumper. Brønde til vandforsyning af lokomotiver med tilhørende rørledninger.

Bygningsinspektøren foretager hvert år i april måned et eftersyn af samtlige under ham hørende tunneler og indberetter inden månedens udgang resultatet af eftersynet til baneområdet.

Relæhuse og blokhytter af træ, der oprindelig er behandlet med »Solignum« vedligeholdes ved påstrygning 1 gang hvert andet år.

De relæhuse og blokhytter, der er imprægneret med »Celsure F« (angivet ved skilt) skal ikke overfladebehandles.

Alle øvrige vedligeholdelsesarbejder på de ovenfor nævnte stationer udføres af banemesterstrækningen.

Udryddelse af rotter, mus og utøj

Det påhviler banetjenesten og bygningstjenesten at bringe sådanne foranstaltninger til udførelse, som sigter til udryddelse af rotter, utøj og lignende fra stationerne (bygninger, havne m v).

Indberetning om beskadigelser og ulemper foranledigede af omhandlede dyr sendes til baneafdelingen.

Alle brugere af tjenestelokaler, tjenesteboliger, lejeboliger og logier i DSBs bygninger skal være behjælpelige med at tilvejebringe de bedst mulige oplysninger om de skadelige dyrs opholdssteder, således at der på samme tid om fornødent kan træffes udryddelsesforanstaltninger over hele vedkommende stations terræn. Skulle det herved vise sig nødvendigt, at et tjenestelokale eller et lokale i en tjenestebolig eller lejebolig eller i et logi må rømmes, skal dette ske ved foranstaltning af den pågældende tjeneste eller bruger.

Telefoner m v

Faste telefonposter på fri bane

På de fleste banestrækninger er der på fri bane oprettet faste telefoner der bl a benyttes til afgivelse af meldinger om nedbrudte tog m m.

Telefoner på fri bane er tydeligt mærket med påskriften »Telefon«.

Retningen mod nærmeste telefon er angivet ved en afmærkning på kilometerstenene, idet den lodrette kant, der vender mod nærmeste telefon er mærket med rød farve. Afmærkningen er foretaget på alle strækninger med undtagelse af de elektrificerede og de parallelt med disse løbende strækninger.

Det er ikke tilladt personalet at benytte tjenestetelefon til private meddelelser eller at korrespondere om forhold, der ikke vedrører tjenesten, selv på en tid, da linien er ubenyttet, ligesom stationerne er uberettigede til at befordre andre depecher som tjenestetelegrammer end sådanne, der angår jernbanetjenesten.

DSB telefoner må ikke benyttes af private.

I tordenvejr kan det være farligt at benytte telefonen.

Afhjælpning af mangler og forstyrrelser

Stationerne er forpligtet til at hjælpe med til at finde fejl og forstyrrelser, der måtte opstå ved anlæggene.

Opdager en station, at der er fejl til stede, der virker hæmmende eller forstyrrende på anlæggenes brug uden dog at umuliggøre denne, og kan stationen ikke afhjælpe fejlen, skal den herom uopholdelig afgive melding pr telefon eller fjernskriver til elektrotjenestens personale (se nedenfor) og deri kort give oplysning om, hvorledes fejlen har vist sig, og navnlig om, hvorvidt den findes inden for eller uden for stationen. Er fejlen uden for stationen og er ledningerne fremført på stangrække, skal banemesteren anmodes om at lade telefonstangrækken efterse.

Anmeldes fejl ved en ledning til en station, som ikke selv har opdaget dens tilstedeværelse, skal stationen iagttage det foran foreskrevne.

Er der fejl ved en ringeledning af en sådan art, at klokkesignalerne enten ikke kan afgives eller bliver afgivet til uvedkommende strækninger, skal stationen underrette sikringsmesteren. Endvidere skal stationen pr telefon underrette ledvogterposterne på de i betragtning kommende strækninger. Lykkes det ikke, skal banemesteren underrettes om, hvilke ledvogterposter der ikke har fået meddelelsen, således at han mundlig kan underrette de pågældende ledvogterposter om forholdet.

Hæves fejl og forstyrrelser, efter at de er anmeldt, afgives snarest muligt melding derom til alle vedkommende.

Banetjenestens linieeftersynspersonale skal én gang om ugen foretage en prøveopringning fra hver af strækningens ubetjente telefonposter (nedbrudstelefoner). Konstateres herved fejl eller uregelmæssigheder ved telefonapparat, ledninger eller telefonskabe og lignende, skal sådanne af linieeftersynspersonalet snarest anmeldes for en af nabotogfølgestationerne, som derefter skal give anmeldelse videre til sikringsmesteren.

Banemesterstrækningernes personale og navnlig banemestrene er forpligtede til at have opmærksomheden henvendt på luftledningen og de elektriske klokker på banelinien samt til, så snart der opdages eller meldes fejl ved dem, om muligt at søge fejlene midlertidig afhjulpet. Kan mandskabet ikke afhjælpe de tilstedeværende fejl, afgives der herom snarest muligt telefonisk melding til vedkommende sikringsmester med nøjagtige oplysninger om, hvori fejlen består, og hvor den findes (ledningens plads og dens nummer, talt fra oven, vogterhusets nummer, kilometersten eller stangnummer o l).

Når en fejl er blevet afhjulpet af banetjenestens personale, skal banemesteren afgive melding herom med oplysninger som ovenfor til vedkommende sikringsmester.

Regler om kapning af træer og buske nær ved ledninger findes på side 103 - 104.

DSBs forhold til Post- og telegrafvæsenet

Ledningsforbindelser til statstelegrafstationer

Af en mellem DSB og Post- og telegrafvæsenet afsluttet overenskomst om DSB stationernes deltagelse i privattelegrambefordringen anføres følgende uddrag:

§ *1*
Efter nærmere bestemmelse deltager statsbanestationer, eventuelt også andre af statsbanernes ekspeditionskontorer, som offentlige telegrafstationer i den almindelige telegrambefordring med de indskrænkninger og efter de vilkår og regler, der er nærmere angivet i nærværende overenskomst.

§ *2*
Jernbanestationer på de steder, hvor ingen statstelegrafstation findes, herefter kaldet stationer A, er såvel ankomst- som indleveringsstationer for telegrammer.

Jernbanestationer på de steder, hvor der findes statstelegrafstationer, herefter kaldet stationer B, er udelukkende indleveringsstationer og modtager kun af jernbanerejsende telegrammer til viderebefordring.

.....

§ 6

Optagelsesstationerne for telegramtrafikken er de samme som udvekslingsstationerne for statstelefontrafikken.

Opkald sker ved hos den stedlige central at forlange "Telegrafen".

Alle indstillinger til optagelsesstationen sker uden beregning af samtalegebyr. Er optagelsesstationen lukket, vil der blive stillet igennem til en åben statstelegrafstation.

Efter særlig aftale indføres statsbanernes strækningstelefon til Post- og telegrafvæsenets stationer. Statsbanerne udfører og vedligeholder de til indførelse af strækningstelefonerne nødvendige ledningsforbindelser, hvor disse fremføres på statsbanernes grund, og leverer og vedligeholder de dertil fornødne telefonapparater. Udgiften hertil udredes af Post- og telegrafvæsenet efter regning.

Hvor ledningerne fremføres uden for statsbanernes grund, sørger Post- og telegrafvæsenet for fremførelse og vedligeholdelse af ledningerne. Post- og telegrafvæsenet afholder dernæst ligeledes efter aftale udgiften til eventuelle abonnerede telefoner, ekstraapparater o lign, når disse er nødvendige for at sikre hemmeligholdelsespligten ved telegrammernes ekspedition, samt udgiften til eventuelle bygningsændringer eller andre foranstaltninger, der træffes i samme anledning.

Efter nærmere aftale udfører og vedligeholder Post- og telegrafvæsenet telefonforbindelser mellem stationer B og statstelegrafstationer på steder, hvor der kan ventes telegrambefordring af nogen betydning. Statsbanerne anskaffer dog og vedligeholder samt anbringer de af dem benyttede telefonapparater.

.....

§ 8

I tilfælde af ledningsforstyrrelser eller andre afbrydelser assisterer statsbanerne og Post- og telegrafvæsenet hinanden ved på de pågældende strækninger at yde fri befordring af tjenestetelegrammer, ligesom statsbanerne så vidt muligt under påtrængende forhold frit befordrer telegrammer, der under sådanne forhold indleveres på en statstelegrafstation, uden at denne ser sig i stand til at befordre dem.

Når det foretrækkes, kan post- og telegrafvæsenet i stedet for at overtage besørgelsen af statsbanernes tjenestetelegrammer vederlagsfrit stille telefonledninger til rådighed for statsbanerne.

.....

FÆRGEHAVNE M M

Vedligeholdelse af færgelejer og broklapper med tilhørende maskineri udføres ved banetjenestens foranstaltning.

Periodiske eftersyn af de maskinelle dele ved broklapper og landgangsbroer udføres ved centralværkstedernes foranstaltning efter aftale med det pågældende baneområde således, at centralværkstedet i Århus foretager eftersyn af alle sådanne anlæg vest for Storebælt, dog ekskl Nyborg og Knudshoved, medens centralværkstedet i København foretager eftersyn af alle sådanne anlæg øst for Storebælt samt i Nyborg og Knudshoved.

I passende afstand fra broklappen skal der over det eller de til samme førende spor forefindes et spærringsmiddel, der holdes lukket og aflåset, når sporet ikke benyttes.

Ved broklapper med flere spor skal der i land være et sporskiftesignal, der såvel mod land som mod færge viser, med hvilket færgespor der er forbindelse.

De for de rejsende tilgængelige dele af færgehavnene skal være forsynet med forsvarligt rækværk mod søen og med passende lukningsindretning for de til gennemgang bestemte åbninger. På passende steder ved færgelejerne skal desuden forefindes redningsredskaber.

På steder, hvorfra der udgår flere skibs- eller færgeruter, skal navnet på skibet eller færgens bestemmelssted være opslået umiddelbart ved landgangsbroen.

Vedrørende eftersyn af ståltrådstove ved færgeklapper henvises til side 118.

For manøvrering af færgeklapper forefindes særlige, lokale instrukser gældende for bromændene.

Vognmateriellet

Jernbanevognes akselafstand, akseltryk og metervægt samt læsseprofil

Oplysninger om de betingelser, der skal være opfyldt, for at en vogn må befare danske baner og færger uden særlig indhentet tilladelse findes i den af generaldirektoratet udgivne akseltrykfortegnelse (AML).

Oplysninger om de største akseltryk og metervægte, der er tilladte på de enkelte DSB strækninger, findes desuden i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB).

Bestilling af vogne

De for private forsendere givne bestemmelser om vognbestilling gælder for alle sendinger af vognladningsgods, altså også for DSBs egne sendinger, såvel når forsendelsen er fragtfri til brug for driften, som når der skal beregnes fragt.

Om bestemmelserne vil nærmere oplysning kunne indhentes hos stationerne.

Læsning af åbne godsvogne

Læsset skal under iagttagelse af det gældende læsseprofil anbringes således på vognen, at der fremkommer lige stor belastning på alle vognens hjul, og således, at de læssede genstande ligger fast og sikkert på vognen, så at de ikke kan forskyde sig på grund af stød eller rystelser. Overfaldet, som findes ved dørene på nogle af de åbne godsvogne, skal lukkes, inden læsningen med kul, affald eller lignende påbegyndes, da overfaldet ellers ikke kan lukkes på grund af, at vognsiderne bliver presset fra hinanden under læsningen.

Sendinger, der består af let antændelige genstande, skal dækkes omhyggeligt med presenninger, idet det dog i visse tilfælde er tilladt at anvende topdækning.

Anvendelse af midlertidige afstivninger, bestående f eks af træstykker, der med snore, jerntråd eller lignende fastgøres til de egentlige sidestolper, er forbudt.

Læsset må kun nå så langt ud over vognens pufferplanker, at der mellem læsset og pufferskiverne - når pufferne ikke er sammentrykkede - er et mellemrum af mindst 40 cm indtil en højde af 2 meter over skinnetop; i større højde skal der være et mellemrum på mindst 20 cm. Desuden skal der af hensyn til koblingens anbringelse på trækkrogen findes et frit rum helt ind til pufferplanken i mindst 20 cm højde over trækkrogen og i mindst 20 cm bredde til begge sider, regnet fra midten af trækkrogen.

Såfremt læsset i vognens ene eller begge ender når længere ud over pufferplanken end tilladt ifølge ovenstående, skal der indsættes en, henholdsvis to beskyttelsesvogne (løbere). Ved læsning af en vogn med kun én løber må det, når læsset er langt og tungt, nøje påses, at den aksel, som er nærmest løberen, ikke bliver overbelastet.

For læsningen af lange genstande, der ikke kan anbringes på én vogn, og af korte træstykker med uregelmæssige flader op over vognenes sidevægge samt af skinner, jernbygningsdele, langtømmer o l er der desuden givet særlige forskrifter - jf ordreserie L - hvorom oplysning skal indhentes hos stationen, inden læsningen påbegyndes.

LÆSNING OG AFLÆSNING AF BALLASTVOGNE M M

Ved læsning eller aflæsning af ballastvogne eller vogne med jord og lign skal det iagttages, at vognene ikke under kørsel eller rangering kun er læssede langs vognens ene langside, idet en sådan ensidig belastning af vognene vil kunne give anledning til sporafløb blandt andet under kørsel gennem kurver.

FLYTNING OG SIKRING AF VOGNE

Når banetjenesten ønsker vogne flyttet uden for de den overdragne områder, skal der rettes henvendelse til stationen, der da giver de fornødne anvisninger og derefter bærer ansvaret for vognenes flytning.

Når vognene er på plads, skal de altid stå inden for frispormærkerne og være sikrede ved bremsning og sammenkobling.

VOGNUDNYTTELSE I VOGNKNAPPE TIDER

I vognknappe tider skal større godstransporter til brug for statsbanerne så vidt muligt foregå således, at vognene kan være disponible for den almindelige trafik på de dage i ugen, hvor trafikken er størst, nemlig ugens tre første hverdage. Til sådanne transporter skal fortrinsvis benyttes vogne af de typer, der bedst kan undværes fra den almindelige trafik.

Sendinger til brug for statsbanerne skal i vognknappe tider på- og aflæsses hurtigst muligt, om fornødent ved hjælp af ekstramandskab. Den til enhver tid gældende på- og aflæsningsfrist for private forsendere bør i hvert fald ikke overskrides ved statsbanernes egne sendinger.

REDSKABER, VÆRKTØJ OG MATERIALER M V

UDLEVERING OG VEDLIGEHOLDELSE AF REDSKABER OG VÆRKTØJ, HERUNDER SKOVLE

Til beskæftigede ved banemesterstrækningerne udleveres det fornødne værktøj, herunder skovle, som vedligeholdes af DSB.

Til brug ved stenballasteringsarbejder leverer DSB særlige skovle.

Det udleverede værktøj m v skal til enhver tid holdes i god og brugbar stand. Istandsættelser, der ikke kan ske på stedet, sker ved banemesterens foranstaltning.

OPBEVARING AF REDSKABER OG VÆRKTØJ

Når værktøjet m v ikke bruges, skal det opbevares forsvarligt i aflåsede rum eller kasser. Værktøj og redskaber må ikke efterlades på linien efter arbejdstidens ophør, men skal medtages til de foreskrevne opbevaringssteder.

Eventuelt tyveri af værktøj m v skal omgående indberettes til baneområdet, der anmelder det skete for politiet.

OPBEVARING AF TVIST

Overalt ved DSB, hvor tvist anvendes, skal den brugte, olieholdige tvist af hensyn til sin brandfarlige beskaffenhed opbevares i de dertil bestemte lukkede jernbeholdere.

FORSENDELSE AF SKÆRENDE REDSKABER

Skærende redskaber, som afleveres til befordring i togene, skal til forebyggelse af ulykkestilfælde være forsvarligt indpakkede.

SALG OG UDLEVERING AF MATERIALER M V

Normalsalg af gamle materialer

Ved normalsalg af gamle materialer m v udfylder den, som er bemyndiget til at sælge materialerne, blanket B 25 bestående af en faktura samt to kuponer, A og B. Ved gennemskrivning anføres køberens navn og bopæl, materialernes art (med enhedsbetegnelse m v), den udleverendes navn og udleveringsstedet, købesummens størrelse og indbetalingssted (en bestemt station eller undtagelsesvis hovedkassen). Betalingen må i intet tilfælde modtages af den, der udfærdiger kuponen, eller til den, der udleverer materialerne.

Faktura og A-kupon afgives i udfyldt stand til køberen, der indbetaler købesummen som derpå angivet. Kvittering herfor afgives på faktura og A-kupon, som begge overgives til køberen. Faktura og A-kupon forsynes tillige med indbetalingsstedets datostempel.

Når køberen på udleveringsstedet derefter afleverer A-kuponen, påser den udleverende, at stationen eller hovedkassen har forsynet A-kuponen med sit datostempel samt med kvittering, hvorefter den pågældende udleverer de på kuponen nævnte materialer, noterer dato herfor på A-kuponen og indsender den til udstederen, der - efter at have påført blankettens B-kupon fornødne oplysninger - omgående indsender B-kuponen til vedkommende forvaltningsområde, der i fornødent omfang udfylder kuponens nederste afsnit.

Har udstederen ikke fået udleveringssedlen tilbage senest 3 uger efter udstedelsen, undersøger han sagen og sørger for det videre fornødne.

Stedfundet normalsalg skal bogføres som afgang i de pågældendes materialregnskab med oplysning om, til hvem salget har fundet sted.

Udlevering af materialer til fabrikanter m fl

Materialer, der udleveres til fabrikanter, entreprenører m fl til fabrikation af genstande eller til arbejde for DSB, må kun afgives af den udleverende efter skriftlig ordre (udleveringsseddel) fra hans foresatte. Når udleveringen har fundet sted, sender den pågældende udleveringssedlen med påtegning: »Udleveret den ..... af (navn)« og øvrige fornødne oplysninger direkte til baneafdelingen. Den sædvanlige tjenstlige vej må altså ikke benyttes.

Ved udleveringen vil der tillige være at udfærdige følgeseddel (blanket S 41), der i kvitteret stand skal fremsendes ad tjenstlig vej.

Udlevering af materialer skal bogføres som afgang i de pågældendes materialregnskab med oplysning om, til hvem udleveringen har fundet sted.

Salg af materialer

Ved salg af materialer (normalsalg fraregnet) forholdes som foran anført for udlevering af materialer til fabrikanter m fl, idet dog bemærkes, at der ved vognladningsvise forsendelser af solgte, kasserede materialer fra DSB forinden læsningen i videst muligt omfang skal finde taravejning sted af den tomme vogn, hvorhos der efter læsningen skal finde vejning sted på afsendelsesstationen, hvis denne har brovægt, og ellers på bestemmelsesstationen eller en dertil egnet mellemstation.

Fragtbrevet skal derfor af afsenderen forsynes med påtegning »Vejning ønskes« i rubrikken for afsenderens erklæringer m v, hvorefter vejeresultatet (såvel den udfundne tara som brutto) skal anføres på fragtbrevet på sædvanlig måde. Vejebrikkerne over den tomme og den læssede vogn skal tilsendes den myndighed, der i fragtbrevet står anført som afsender. Afsenderen fremsender vejebrikkerne ad tjenstlig vej, idet de skal benyttes ved afregningen med køberen.

Stedfundne salg skal bogføres som afgang i de pågældendes materialregnskab med oplysning om, til hvem salget har fundet sted.

Fragtberegning m v for befordring af materialer

For befordring af materialer, der af DSB sendes til deres egen brug i anledning af nye anlæg, udvidelser og vedligeholdelser af bestående anlæg, arbejder for fremmede m m, gælder - hvad enten befordringen foregår med plantog, særtog eller arbejdstog - følgende regler:

1. For befordringer i anledning af arbejder, for hvilke DSB helt eller delvis skal have betaling af fremmede, og for andre befordringer, for hvilke fragtudgiften skal afholdes af andre end DSB, skal der betales **fuld tarifmæssig fragt**.

2. For befordringer i anledning af arbejder, hvortil udgiften skal belastes en **driftskonto**, skal der **ingen fragt betales**. For sendinger, hvis befordring foregår dels over en fremmed befordringsstrækning, dels over DSB, regnes der fuld tarifmæssig fragt.
   DSB sendinger af nye bøgesveller til hovedlager 32 i Køge samt af egehegnspæle til forskellige banemesterstrækninger kan dog indleveres på privatbanestationer med fragtbreve med påtegningen: »Fragtfrit over DSB til brug for driften«. Privatbanens fragtandel efter tarif nr 22 forudbetales af leverandøren.

3. For befordringer i anledning af arbejder, hvortil udgiften skal belastes en anlægskonto, skal der betales 3/4 af den tarifmæssige fragt efter klasse B. Såfremt udgiften skal belastes dels en anlægskonto, dels en driftskonto, betales 3/8 af den tarifmæssige fragt efter klasse B.
Der regnes 3/4, hhv 3/8 af den fragt, der efter GR skal regnes for sendingen ved befordring som vognladningsgods. Fragbeløbet afrundes evt opad til mangefold af 1 kr.
Der regnes ingen mindstefragt, og såfremt det for mindre sendinger bliver billigere at regne ordinær stykgodsfragt, regnes fragten på denne måde.
Havnebanefragt regnes med 3/4, hhv 3/8 af det tarifmæssige beløb, medens presenninggebyr, vejepenge og andre gebyrer regnes tarifmæssigt.
For sendinger, hvis befordring foregår dels over en fremmed befordringsstrækning, dels over statsbanerne, regnes der dog fuld tarifmæssig fragt.

Ledsagelsespapirer

a. Sendinger, for hvilke der skal betales fuld tarifmæssig fragt, skal altid ledsages af fragtbreve, når de befordres med plantog; fragtbrevene behandles efter de almindelige regler. Sker befordringen i bestilte særtog (eller arbejdstog), udfærdiges der en beregning over fragten ligesom ved andre transporter i bestilte særtog.

b. For sendinger, for hvilke der ingen fragt skal betales, gælder de almindelige bestemmelser for sendinger, der kan befordres fragtfrit til brug for driften (jf ordreserie A). Dog skal sendinger, hvis befordring delvis foregår over en fremmed befordringsstrækning (fuld tarifmæssig fragt), være ledsaget af almindelige fragtbreve uden påskrift "Fragtfrit til brug for driften", medmindre det drejer sig om statsbanernes sendinger af

nye bøgesveller til hovedlager 32 i Køge eller af egehegnspæle til de forskellige banemesterstrækninger. I så fald ekspederes sendingerne med betalt privatbanefragt efter tarif 22 til overgangsstationen til statsbanernes til omekspedition dér. Videreekspeditionen derfra sker som F-fragtbrev.

c. Sendinger, for hvilke der kun skal betales en del af den tarifmæssige fragt, skal ved befordring med plantog eller særtog, der etableres af driftshensyn, ledsages af særlige fragtfølgesedler (bl A 403) i stedet for fragtbreve*). Disse følgesedler må kun benyttes af myndigheder og tjenestemænd under statsbanerne og kun til de her omhandlede forsendelser. Følgesedlen skal udfærdiges af afsenderen og indeholde oplysning om det arbejde, hvortil materialerne skal anvendes, samt om den fragt, der skal regnes, f eks "Udvidelse af Fredericia station, 3/4 klasse B", "Forbedring af ballastlaget Sorø - Ringsted, 3/8 klasse B". Den myndighed eller tjenestemand, der anordner forsendelsen, skal derfor i hvert tilfælde sørge for, at den, der skal indlevere materialerne, får de fornødne oplysninger.
Sker befordringen i bestilte særtog (eller arbejdstog), skal særtogsanmeldelsen indeholde tilsvarende oplysning om fragtberegningen som foreskrevet for følgesedler. I dette tilfælde skal der ikke benyttes følgesedler, men afsendelsesstationen skal udfærdige en liste over de afsendte vogne med oplysning om den særtogsanmeldelse, hvorefter befordringen er foregået, afsendelsesdagen, hver enkelt vogns nummer, indhold og bruttovægt, bestemmelsesstation og den for hver vogn regnede fragt. Mindstebetaling for bestilte særtog regnes ikke for disse transporter. Bestilleren af særtogene skal sørge for, at afsendelsesstationen får de nødvendige oplysninger om vægten af de i hver enkelt af de afsendte vogne læssede materialer.

---

*) Sendinger, hvis befordring delvis skal foregå over en fremmed befordringsstrækning, skal dog ledsages af fragtbreve (fuld tarifmæssig fragt).

Fragtfølgesedlens del D skal af adressaten påtegnes om konteringen og derefter straks af bestemmelsesstationen indsendes i regnskabsmappen. Fragtfølgesedlens del C afleveres til adressaten, der ved sendingens udlevering tilbageleverer den med kvittering for godsets modtagelse.

Fragtbetaling

Sendes en fragtpligtig sending fra statsbanerne franko, påtegner afsenderen fragtbrevdel A eller - for sendinger med internationalt fragtbrev - fragtbrevdel 4 om, hvilken tjeneste eller afdeling sendingen vedrører, og underskriver denne påtegning.

Fragtbreve over sendinger med henvist fragt til statsbanerne udsendes ikke, men adressaten underrettes pr telefon. Fragtbrevdel C eller - for sendinger med internationalt fragtbrev - fragtbrevdel 3 udleveres uden betaling af fragtomkostningerne til den, der på statsbanernes vegne skal modtage sendingen. Efter modtagelsen af godset, afleveres fragtbrevdelen til ekspeditionsstedet i kvitteret stand, og fragtbrevet forsynes med en underskrevet påtegning om, hvilken tjeneste eller afdeling sendingen vedrører.

Disse bestemmelser gælder ikke for sendinger til generaldirektoratets kontorer, centralværkstederne, laboratoriet i København og værkstedet i Nyborg, der alle betaler fragtomkostningerne kontant.

ULYKKER OG UHELD

De særlige regler, der kommer til anvendelse i tilfælde af tognedbrud, beskadigede eller efterladte vogne, ild i toget, sprængning af tog samt løse vogne, findes i sikkerhedsreglementet (SR).

De øvrige regler, der gælder for anmeldelse af, underretning om, undersøgelse og afhjælpning af ulykker og uheld, findes i "Driftsuheldsreglementet af 1972".

De regler, som gælder ved ansattes eller ekstraarbejderes tilskadekomst, findes i ordreserie A.

DSB BYTELEFONER PÅ TJENESTESTEDER

Enhver telefonsamtale, tjenstlig såvel som privat, bør gøres så kort, som omstændighederne tillader.

Det forudsættes, at bytelefonen ikke benyttes til samtaler - hverken lokale eller samtaler udover lokalområdet - i tilfælde, hvor benyttelse af DSB fjernskriver og telefon er mulig og hensigtsmæssig.

Personalet kan i rimeligt omfang anvende DSB bytelefoner i private anliggender, dog ikke i erhvervsøjemed og lignende. For almindelige samtaler inden for lokalområdet er anvendelsen vederlagsfri. For udgående private telefonsamtaler, der går ud over lokalområdet, eller som i øvrigt er særligt afgiftspligtige, jf nedenfor, skal vedkommende selv betale.

DSB bytelefoner må ikke udlejes eller udlånes offentligt, ejheller må telefonerne bruges til besørgelse af budtjeneste for andre. Dog er passagerer, som på grund af ugunstige vejrforhold, uheld eller lign opholder sig på et DSB ekspeditionssted, berettiget til at benytte telefonen, såfremt der ikke i bygningen findes en offentligt tilgængelig telefon. Det samme gælder i det for almindelig høflig kundebetjening nødvendige omfang for øvrige DSB kunder, når de i denne egenskab opholder sig på tjenestestederne. Betaling herfor skal ske efter samme regler som for personalets private samtaler.

Den stedlige områdeleder har pligt til at gribe ind, hvis han mener, at telefonerne i urimeligt omfang anvendes til ikke-tjenstlige samtaler.

For betalingen af DSB uvedkommende samtaler hæfter tjenestestedet.

Abonnements- og samtaleafgifter m v anvises af sikringstjenesten.

Vedrørende takster for samtaler udover eget lokalområde samt for andre afgiftspligtige samtaler henvises til telefonhåndbogen og til det nedenfor anførte. Særligt afgiftspligtige telefonsamtaler er foruden samtaler udover lokalområdet eksempelvis afbestilte, budsendte, noterede og personlige samtaler, ekspres- og lynsamtaler, telefonvagt, vækning, telefonmøder og tillægsbehæftede natsamtaler.

For betaling af private samtaler henvises til bestemmelserne "AFREGNING M M AF IKKE-TJENSTLIGE TELEFONSAMTALER".

AFREGNING M M AF IKKE-TJENSTLIGE TELEFONSAMTALER

Det påhviler den stedlige områdeleder at påse, at nedennævnte bestemmelser kommer til anvendelse, herunder at sørge for, at fornødne blanketter rekvireres i blanketkontoret.

Enhver udgående privat telefonsamtale udover eget lokalområde skal af den, der anvender eller udlåner telefonen, straks efter samtalen noteres med underskrift på bl A 10 "Telefonsamtaler". Det samme gælder enhver anden særligt afgiftspligtig telefonsamtale, jf eksemplerne foran.

Det bemærkes udtrykkeligt, at ethvert opkald af de omhandlede kategorier skal noteres på blanketten, selv om samtalen ikke gennemføres for eksempel på grund af "forkert nr", "optaget", "intet svar", eller fordi en påbegyndt samtale afbrydes imod ønske.

Beløbsrubrikken udfyldes efter de anvisninger, som følger med blanketten.

Blanketten afleveres efter ordre fra den stedlige områdeleder, som lader gebyrerne opkræve.

Tjenestesteder, der ikke aflægger kasseregnskab, indbetaler beløbet for samtaler m v til stationerne under benyttelse af bl A 10.

Tjenestestederne vil fra sikringstjenesten eventuelt få tilsendt telefonselskabets regninger til gennemsyn. Regningerne tilbagesendes til sikringstjenesten ledsaget af eventuelle bemærkninger.

Banemesterstrækninger

1. banemesterstrækning, København H
København H - Nørreport og København H - Enghave (ekskl).

2. banemesterstrækning, Østerport
Nørreport (ekskl) - Østerport - Hellerup (ekskl), Svanemøllen - Ryparken indtil km 6,4, Frihavnsbanen indtil km 12,7 og Østerport - Frihavnen.

3. banemesterstrækning, København G Nord
Nordøstlige del af København G.

4. banemesterstrækning, København G Syd
Sydvestlige del af København G og Godsforbindelsesbanen indtil km 0,9.

5. banemesterstrækning, København G Havn
Københavns Havn.

6. banemesterstrækning, Hellerup
Hellerup - Klampenborg, Hellerup - Bernstorffsvej og Hellerup - Ryparken (ekskl).

7. banemesterstrækning, Rungsted Kyst
Klampenborg (ekskl) - Rungsted Kyst - Humlebæk.

8. banemesterstrækning, Helsingør
Humlebæk (ekskl) - Helsingør.

9. banemesterstrækning, Holte
Bernstorffsvej (ekskl) - Allerød.

10. banemesterstrækning, Hillerød
Allerød (ekskl) - Hillerød - Snekkersten (ekskl).

11. banemesterstrækning, Glostrup
Hvidovre - Glostrup - Albertslund (ekskl).

12. banemesterstrækning, Tåstrup
Albertslund - Tåstrup.

13. banemesterstrækning, Hedehusene
Tåstrup (ekskl) - Hedehusene - Roskilde (ekskl).

14. banemesterstrækning, Nørrebro
Grøndal (ekskl) - Nørrebro - Ryparken, Ryparken km 7,9 - Svanemøllen km 6,4 og Frihavnsbanen indtil km 12,7 samt København L.

15. banemesterstrækning, København L
Ryparken (ekskl) km 7,9 - Farum.

16. banemesterstrækning, Frederiksberg
København G (ekskl) km 0,9 - Vigerslev, Vigerslev - Harrestrup, Valby Gasværk - Harrestrup - Damhus - Grøndal, Damhus - Flintholm - Grøndal, Frederiksberg - Vanløse (ekskl).

17. banemesterstrækning, Vanløse
Enghave - Valby - Hvidovre (ekskl), Valby - Vanløse - Herlev (ekskl) og Vanløse - Grøndal.

18. banemesterstrækning, Ballerup
Herlev - Ballerup - Veksø (ekskl).

19. banemesterstrækning, Frederikssund
Veksø - Frederikssund.

20. banemesterstrækning, Køgebugtbanen
Dybbølsbro (ekskl) - Vallensbæk.

25. banemesterstrækning, Roskilde
Roskilde - Borup (ekskl), Roskilde - Lejre (ekskl) og Roskilde - Havdrup.

26. banemesterstrækning, Ringsted
Borup - Ringsted - Sorø (ekskl) og Ringsted - Glumsø.

27. banemesterstrækning, Slagelse
Sorø - Slagelse, Slagelse - Gørlev, Slagelse - Sandved, Dalmose - Skælskør.

29. banemesterstrækning, Korsør
Slagelse (ekskl) - Korsør og Korsør - Halsskov.

30. banemesterstrækning, Holbæk
Lejre - Holbæk - Regstrup (ekskl).

31. banemesterstrækning, Kalundborg
Regstrup - Kalundborg, Værslev - Gørlev (ekskl).

32. banemesterstrækning, Næstved
Holme-Olstrup - Næstved - Lov, Glumsø (ekskl) - Næstved og Næstved - Sandved (ekskl).

33. banemesterstrækning, Vordingborg
Lov (ekskl) - Vordingborg - Storstrømsbroen - Orehoved (ekskl).

34. banemesterstrækning, Nykøbing Fl
Orehoved - Nykøbing Fl - Væggerløse og Nykøbing Fl - Nykøbing Fl Vest.

35. banemesterstrækning, Rødby Færge
Nykøbing Fl Vest (ekskl) - Rødby Færge.

36. banemesterstrækning, Gedser
Væggerløse (ekskl) - Gedser.

37. banemesterstrækning, Køge
Havdrup (ekskl) - Køge - Holme-Olstrup (ekskl).

41. banemesterstrækning, Nyborg
Nyborg - Hjulby.

42. banemesterstrækning, Odense Øst
Hjulby (ekskl) - Odense, km 29,9.

43. banemesterstrækning, Odense Vest
Odense, km 29,9 - Render og Odense - Hjallese.

44. banemesterstrækning, Svendborg
Hjallese (ekskl) - Svendborg og Ringe - Fåborg.

45. banemesterstrækning, Middelfart
Render (ekskl) - Middelfart - Lillebæltsbroen (ekskl) og Tommerup - Assens.

46. banemesterstrækning, Fredericia I
Fredericia (km 0,0) - Pjedsted (ekskl) og Fredericia Rangerbanegård.

47. banemesterstrækning, Fredericia II
Fredericia (km 0,0) - Kolding (ekskl), Fredericia - Lillebæltsbroen og Fredericia Havn.

48. banemesterstrækning, Kolding
Kolding - Lunderskov.

49. banemesterstrækning, Vojens
Lunderskov (ekskl) - Vojens - Over-Jerstal (ekskl) og Vojens - Haderslev.

50. banemesterstrækning, Åbenrå
Over-Jerstal - Rødekro - Bolderslev (ekskl) og Rødekro - Åbenrå.

51. banemesterstrækning, Padborg
Bolderslev - Tinglev - Padborg.

52. banemesterstrækning, Sønderborg
Tinglev (ekskl) - Sønderborg.

55. banemesterstrækning, Vejle
Pjedsted - Vejle - Daugård.

56. banemesterstrækning, Horsens
Daugård (ekskl) - Horsens.

57. banemesterstrækning, Skanderborg
Horsens (ekskl) - Skanderborg - Hasselager (ekskl).

58. banemesterstrækning, Århus I
Århus personbanegård, Århus Havn samt Århus Ø.
Kongsvang - Århus H (km 106,6 - 108,5).

59. banemesterstrækning, Århus II
Århus gods- og rangerbanegård.
Århus H - Brabrand (km 109,1 - 110,4).

60. banemesterstrækning, Århus III
Hasselager - Århus H - Hinnerup.
(km 98,3 - 106,6 og 110,4 - 134,5).

61. banemesterstrækning, Langå
Hinnerup (ekskl) - Langå - Randers (ekskl).

62. banemesterstrækning, Randers
Randers - Fårup, Fårup - Mariager og Randers - Pindstrup (ekskl).

63. banemesterstrækning, Hobro
Fårup (ekskl) - Hobro - Ellidshøj (ekskl).

64. banemesterstrækning, Ålborg I
Ellidshøj - Ålborg - Tylstrup.

65. banemesterstrækning, Ålborg II
Ålborg godsbanegård samt Ålborg og Nørre Sundby havne.

66. banemesterstrækning, Hjørring
Tylstrup (ekskl) - Hjørring - Sønderskov (ekskl).

67. banemesterstrækning, Frederikshavn
Sønderskov - Frederikshavn.

68. banemesterstrækning, Ryomgård
Århus Ø (ekskl) - Ryomgård og Pindstrup - Ryomgård - Grenå.

70. banemesterstrækning, Give
Thyregod - Give - Vejle (ekskl).

71. banemesterstrækning, Brande
Herning (ekskl) - Brande - Thyregod (ekskl) og Brande - Christianshede.

72. banemesterstrækning, Herning
Herning - Silkeborg (ekskl) og Skibbild - Herning. Herning - Karup.

73. banemesterstrækning, Holstebro
Holstebro - Skibbild (ekskl) og Holstebro - Struer (ekskl).

74. banemesterstrækning, Struer
Oddesundbroen - Struer og Struer - Skive (ekskl).

75. banemesterstrækning, Thisted
Oddesundbroen (ekskl) - Thisted.

76. banemesterstrækning, Viborg
Langå (ekskl) - Viborg. Viborg - Karup (ekskl).

77. banemesterstrækning, Skive
Viborg (ekskl) - Skive og Skive - Nykøbing Mors.

78. banemesterstrækning, Silkeborg
Skanderborg (ekskl) - Silkeborg og Silkeborg - Laurbjerg (ekskl).

80. banemesterstrækning, Hornum
Viborg (ekskl) - Ålestrup - Løgstør.

85. banemesterstrækning, Vejen
Lunderskov (ekskl) - Vejen - Gørding.

86. banemesterstrækning, Bramming
Gørding (ekskl) - Bramming - Esbjerg (ekskl). Bramming - Grindsted - Brande (ekskl).

87. banemesterstrækning, Esbjerg
Esbjerg og Esbjerg gamle havn samt ny havn.

88. banemesterstrækning, Varde
Esbjerg (ekskl) - Varde - Ølgod.

89. banemesterstrækning, Skjern
Ølgod (ekskl) - Skjern - Ringkøbing (ekskl) og Skjern - Videbæk.

90. banemesterstrækning, Ringkøbing
Ringkøbing - Holstebro (ekskl).

91. banemesterstrækning, Kibæk
Herning (ekskl) - Kibæk - Skjern (ekskl).

93. banemesterstrækning, Ribe
Bramming (ekskl) - Ribe - Bredebro (ekskl).

94. banemesterstrækning, Tønder
Bredebro - Tønder - Grænsen og Tønder - Tinglev (ekskl).

Sikrings- tele- og elmesterstrækninger

Sikringsmesterstrækning, København, nær
Østerport - København H - Tåstrup (nærtrafikspor) samt Dybbølsbro - Hundige.

Sikringsmesterstrækning, Vanløse
Valby (excl) - Vanløse - Frederikssund, Frederiksberg - Vanløse, Flintholm - Grøndal, Flintholm - Damhus, Harrestrup - Damhus - Grøndal - Lersøen samt Ryparken(excl) - Farum.

Sikringsmesterstrækning, Hellerup
Hellerup - Lersøen, Østerport (excl) - Lersøen (godsforbindelsesbanen), Østerport nær (excl) - Klampenborg (nærtrafikspor), Svanemøllen - Ryparken samt Hellerup - Hillerød.

Sikringsmesterstrækning, København, fjern
Hellerup (excl) - København H - Vigerslev (fjerntrafikspor), København G (med havnespor og Amagerbanen)- Vigerslev - Hvidovre Fjern - Vigerslev - Harrestrup, Østerport - Københavns Frihavn.

Sikringsmesterstrækning, Helsingør
Hellerup (excl) - Klampenborg (fjerntrafikspor) - Helsingør samt Snekkersten - Hillerød (excl).

Sikringsmesterstrækning, Roskilde
Vigerslev (excl) - Tåstrup (fjerntrafikspor) - Roskilde - Ringsted, Roskilde - Holbæk (excl) samt Roskilde - Køge (excl).

Sikringsmesterstrækning, Kalundborg
Kalundborg - Holbæk samt Slagelse (excl) - Værslev.

Sikringsmesterstrækning, Slagelse
Ringsted (excl) - Korsør samt Halsskov.

Sikringsmesterstrækning, Næstved
Ringsted (excl) - Næstved - Masnedø (excl), Næstved - Køge, Næstved - Slagelse (excl) samt Dalmose - Skælskør.

Sikringsmesterstrækning, Nykøbing Fl
Masnedø - Gedser samt Nykøbing Fl - Rødby F.

Sikringsmesterstrækning, Esbjerg
Esbjerg - Varde, Esbjerg - Lunderskov (excl), Bramminge - Grindsted samt Bramming - Tønder - Grænsen og Tønder - Tønder Øst, Esbjerg - Nordby.

Sikringsmesterstrækning, Vojens
Lunderskov (excl) - Padborg, Vojens - Haderslev, Rødekro - Åbenrå, Sønderborg - Tønder Øst (excl) samt Fynshav.

Sikringsmesterstrækning, Fredericia
Fredericia - Horsens (excl), Fredericia - Lunderskov samt Fredericia - Kavslunde.

Sikringsmesterstrækning, Odense
Ullerslev (excl) - Odense - Kavslunde (excl), Odense - Ringe samt Tommerup - Assens.

Sikringsmesterstrækning, Nyborg
Nyborg - Knudshoved, Nyborg - Ullerslev, Ringe (excl) - Svendborg samt Ringe (excl) - Fåborg samt Bøjden.

Sikringsmesterstrækning, Århus
Århus - Stilling, Århus - Hornslet samt Århus - Langå (excl).

Sikringsmesterstrækning, Silkeborg
Skanderborg - Herning (excl), Hjøllund - Brande (excl) samt Horsens - Skanderborg - Stilling (excl).

Sikringsmesterstrækning, Struer
Holstebro - Struer - Thisted samt Skive (excl) - Glyngøre.

Sikringsmesterstrækning, Herning
Vejle (excl) - Holstebro (excl).

Sikringsmesterstrækning, Skjern
Varde (excl) - Holstebro (excl), Skjern - Herning (excl) samt Skjern - Videbæk.

Sikringsmesterstrækning, Ålborg
Hobro (excl) - Ålborg - Frederikshavn.

Sikringsmesterstrækning, Viborg
Langå (excl) - Struer (excl), Viborg - Løgstør.

Sikringsmesterstrækning, Randers
Hobro - Langå, Randers - Grenå, Ryomgård - Hornslet (excl) samt Fårup - Mariager.

Telemesterstrækning, København (Van)
Teleanlæg under sikringsmesterstrækning København nær, København fjern, Vanløse, Hellerup og Helsingør.
Tele- og radioanlæg. Overfarterne Hg og DSØ.
Bf -, WT-, og fjernskriveranlæg øst for Storebælt.

Telemesterstrækning, Korsør
Teleanlæg under sikringsmesterstrækning Roskilde, Kalundborg, Slagelse, Næstved og Nykøbing Fl.
Tele- og radioanlæg, samtlige overfarter (eksl Hg og DSØ).

Telemesterstrækning, Fredericia
Teleanlæg under sikringsmesterstrækning Esbjerg, Kolding, Vojens, Fredericia, Odense, og Nyborg.

Telemesterstrækning, Århus
Teleanlæg under sikringsmesterstrækning Århus, Silkeborg, Struer, Herning, Skjern, Ålborg og Viborg.

Elmesterstrækning, København
Lys- og kraftinstallationer på samtlige stationer indenfor bybaneområdet for såvel nærtrafikspor som fjerntrafikspor samt strækningen København G - Vigerslev.