DE DANSKE STATSBANER

GENERALDIREKTORATET

RANGERREGLEMENT

(RR)

GYLDIGT FRA 1. FEBRUAR 1944

KØBENHAVN

1944

DE DANSKE STATSBANER

GENERALDIREKTORATET

RANGERREGLEMENT

(RR)

GYLDIGT FRA 1. FEBRUAR 1944

KØBENHAVN

1944

Nærværende Rangerreglement uddeles til:

Administrationskontorer o. l. Samtlige Stationer ekskl. Entreprise-stationer	efter Behov
Personale (undtagen Kontorassistenter og Kontorister) i de Administrationskontorer, hvor Reglementet anvendes Tilsynsførende Tjenestemænd Tjenestemænd under Stationstjenesten Trafikmedhjælpere Trafikelever Stationsbetjent-Aspiranter Stationsarbejdere Tjenestemænd under Togtjenesten Tjenestemænd under Maskintjenesten (undtagen Maskin- og Magasinpassere) Lokomotivfyrbøderaspiranter Køredygtige Remisearbejdere og Haandværkere Overbanemestre Overbaneformænd Baneformænd Banehaandværkere Telegrafmestre Overtelegrafformænd Telegrafformænd Telegrafhaandværkere	med personligt Eksemplar

VALD. PEDERSENS BOGTRYKKERI
KØBENHAVN

INDHOLDSFORTEGNELSE

I nærværende Reglement indeholdes de af Generaldirektoratet fastsatte Regler for Udførelsen af

Rangering paa Stationsomraader, herunder ogsaa de særlige Regler for

Kørsel paa Havnebaner,

samt for

Kørsel og Rangering paa Havnepladser.

Adskillige Bestemmelser findes dog i Signalreglementet og Sikkerhedsreglementet.

For Rangering paa Faldbanegaarde og paa Stationer, der er udstyret med *Dværgsignaler*, gælder særlig lokal Instruks.

De for Rangering til og fra Færger fastsatte særlige Regler indeholdes i Ordreserie N. Et Særtryk heraf udleveres til det paa Færgestationer tjenestegørende Personale.

For større Stationer kan Distriktet foreskrive, at der skal foreligge en lokal Instruktion for Rangeringen, herunder for Sporskiftebetjening og Udveksling af Signaler eller Telefonmeldinger mellem Sporskiftebetjeningsposter og Rangerledere.

I. RANGERARBEJDETS PLANLÆGGELSE

Omfanget af Stationens Rangerkraft til Udførelsen af forekommende Rangerarbejde fremgaar af Togplanerne. Paa nogle Stationer anvendes med Distriktets Tilladelse Hest til Rangeringen. Beredskabets Omfang.

Det er af stor økonomisk Betydning, at Beredskabet ikke er større, end det til enhver Tid forekommende Rangerarbejde kræver.

Det paahviler derfor Stationsforstanderen nøje at følge Rangermaskinernes og Rangertraktorernes Arbejde og ved eventuel indtrædende Trafiknedgang samt ved Køreplansskifter straks at tage Initiativet til en Tilpasning af Beredskabet.

Ved Overvejelserne heraf bør det bl. a. tages i Betragtning, at det undertiden vil være økonomisk fordelagtigt at give een eller flere Togmaskiner en mindre Forlængelse af Rangertiden, saafremt der herved kan opnaas væsentlige Begrænsninger i eller undgaas Udvidelser af Rangermaskinernes Tjenestetid.

Stationsforstanderen bør endvidere have Opmærksomheden henvendt paa, om Rangermaskine med Fordel helt eller delvis vil kunne ombyttes eller suppleres med Rangertraktor, og i bekræftende Fald over for Distriktet stille Forslag herom.

Ogsaa et Beredskab i Henseende til Rangering med Hest bør hyppigt kontroleres.

Det paahviler alle vedkommende at medvirke til, at de angivne Retningslinier for Rangerarbejdet følges, og Personalets Medvirken.

under fornøden Hensyntagen til Sikkerhedsbestemmelser og til Trafikkens forsvarlige Afvikling at bidrage til, at det bedst mulige Arbejdsresultat opnaas.

Det bør herunder erindres, at en hurtig og præcis Udførelse af Rangerarbejdet vel er af overordentlig stor Betydning for Trafikkens rette Afvikling, men at Hurtighed alene kan blive skæbnesvanger og bekostelig, naar den ikke er forbunden med fornøden Omtanke og Hensyntagen til en forsvarlig Behandling af Materiel og Gods samt nødvendigt Hensyn til Medarbejdernes og andre Personers Sikkerhed.

II. ALMINDELIGE BESTEMMELSER VEDRØRENDE RANGERPERSONALET

Tilsyn med Rangeringen.

Det daglige Tilsyn med Rangerarbejdets Udførelse føres paa de større Stationer af Rangermester, Rangerformand eller Pladsoverportør, hvis Opgave det fortrinsvis er at sørge for og overvaage, at Rangerarbejdet tilrettelægges og udføres i Overensstemmelse med de af Stationen udarbejdede Arbejdsplaner og under Iagttagelse af de foreskrevne Bestemmelser.

Han maa herunder være særlig opmærksom paa at etablere og opretholde det fornødne Samarbejde mellem de forskellige Arbejdsomraader paa Stationen samt mellem de respektive Rangerhold inden for hvert Arbejdsomraade.

Rangerlederen.

Enhver Rangerbevægelse med Lokomotiv, Motorvogn, Traktor eller Hest skal ledes af en bestemt Mand, der benævnes *Rangerleder*.

For Rangertraktorers Vedkommende kan Rangerlederen under enkle Forhold samtidig være Traktorfører.

Som Rangerledere maa kun anvendes saadanne Tjenestemænd og portørprøvede Stationsarbejdere, som efter Stationsforstanderens Skøn er tilstrækkelig indøvet i Rangerarbejdet og kendt med de for Udførelsen af Arbejdet gældende Bestemmelser.

Dog kan under særlige Omstændigheder og med Distriktets Tilladelse for hver enkelt ogsaa Stationsarbejdere, der endnu ikke har bestaaet Portørprøven, samt Hjælpearbejdere anvendes som Rangerledere un-

der enkle Forhold, naar det over for Distriktet godtgøres,

at den paagældende har læst og forstaaet de i den almindelige Vejledning for nyantaget og uøvet Personale angivne Regler, jfr. ogsaa Bestemmelserne i nærværende Reglements Afsnit VI,

at han er saalædes indøvet i Rangerarbejdet, at han har en fuldstændig og sikker Forstaaelse af denne Tjeneste, og

at den paagældende ved en over for Stationsforstanderen aflagt Prøve har bekræftet, at han virkelig er fortrolig med Arbejdet og kendt med de herfor gældende Bestemmelser.

Ranger-hjælpere, Rangerhold.

Til Hjælp ved Rangeringens Udførelse bistaas Rangerlederen i Almindelighed af een eller flere Hjælpere, der benævnes *Rangerhjælpere.*

Sammen med Rangerlederen danner disse et Rangerhold.

Som Rangerhjælpere kan anvendes saavel fast ansat Personale som Aspiranter og Ekstrapersonale, som efter forudgaaende Instruktion og betryggende Indøvelse efter Stationsforstanderens Skøn anses for egnet hertil.

Ranger-personalets Udrustning.

Enhver Rangerleder og Rangerhjælper skal være forsynet med Signalfløjte og eventuelt Signalhorn og i Mørke og usigtbart Vejr — i hvert Fald for Rangerlederens Vedkommende — tillige med Haandsignallygte.

Af Hensyn til Faren for at glide paa Skinnerne, Lokomotivernes og Vognenes Fodtrin m. v. advares Personalet mod under Rangeringen at bruge Fodtøj med Gummisaaler eller Træsaaler.

Anvender Rangerpersonalet Overtøj under Udførelsen af Arbejdet, bør det ikke bæres løst, men tilknappet, idet Overtøjet i modsat Fald kan komme til at hænge fast i fremstaaende Vogndele, i Nærheden af Sporene staaende Master, Bygninger el. lign. og herved afstedkomme Ulykker.

III. RANGERARBEJDETS UDFØRELSE

Hvor intet andet er anført, omfatter i nærværende Reglement Betegnelsen Lokomotiv ogsaa Motorvogn og Traktor og Betegnelsen Lokomotivfører ogsaa Motorfører og Traktorfører, saafremt de paagældende Bestemmelser ifølge Sagens Natur kan finde Anvendelse.

Ledelsen af Tograngeringen.

Paa de nedenfor nævnte Stationer ledes og udføres Tograngeringen af Stationspersonalet.

Stationsbestyreren kan dog i særlige Tilfælde beordre Togpersonale til at deltage i og eventuelt lede denne Rangering. Saafremt Deltagelsen er nødvendig eller ønskelig ud over enkelte Tilfælde, eller saafremt den ønskes gjort varig, maa Distriktets Tilladelse indhentes.

1. Distrikt

Frederiksberg, Frederikssund, Gedser, Hellerup, Helsingør, Hillerød, Holbæk, Holte, Kalundborg, Klampenborg, Korsør, Københavns Godsbanegaard, København H., Køge, Nykøbing Fl., Næstved, Nørrebro, Ringsted, Roskilde, Rungsted Kyst (kun for Lokaltogenes Vèdkommende), Skælskør, Slagelse, Sorø, Vanløse og Østerport.

2. Distrikt

Aabenraa, Aalborg, Aalestrup, Aarhus H., Aarhus Ø., Aars, Assens, Bramminge, Brande, Esbjerg, Fredericia,

Frederikshavn, Glyngøre, Grenaa, Grindsted, Haderslev H., Herning, Hjørring, Hobro, Holstebro, Horsens, Kolding, Langaa, Lunderskov, Løgstør, Mommark Færge, Nyborg, Nørresundby, Odense, Padborg, Randers, Ribe, Ringkøbing, Ryomgaard, Røde-Kro, Silkeborg, Skanderborg, Skern, Skive H., Struer, Sønderborg H., Thisted, Tinglev, Tommerup*), Tønder H., Varde, Vejle H., Vejle Nord, Vemb, Viborg og Vojens.

Paa de øvrige Stationer paahviler Ledelsen af Tograngeringen Togføreren personlig — eventuelt forreste Togbetjent i Toget — jfr. Side 18.

Lokomotivføreren som Rangerleder.

Bevægelser med tom Maskine eller enkeltkørende Motorvogn paa Landstationer, hvor Ledelsen af Tograngeringen i Henhold til foranstaaende paahviler Togføreren, kan, saafremt der ikke som Togfører medfølger Personale under Trafiktjenesten, foretages af Lokomotivføreren, der i saadanne Tilfælde i sin Egenskab af Togfører ogsaa er Rangerleder.

Rangerlederens Ansvar, Pligter og Opgaver.

Rangerlederen er i første Række ansvarlig for, at Rangeringen udføres i Overensstemmelse med gældende Bestemmelser.

Han har tillige Pligt til at sørge for, at Rangerarbejdet udføres uden unødig Tidsspilde og paa den for Trafikkens rette Afvikling mest hensigtsmæssige Maade.

Det med Rangerarbejdet tilsynsførende overordnede Personale samt Stationsbestyreren er dog berettiget til paa ethvert Tidspunkt at gribe ind i Rangeringen og forlange de for dennes Udførelse trufne Dispositioner ændret.

---

*) Kun for nogle af Trafiksektionen bestemte Togs Vedkommende.

Naar Ledelsen overgaar fra en Rangerleder til en anden, skal den fratrædende give Lokomotivføreren Meddelelse herom.

Fratræder en Rangerleder midlertidigt Rangeringen, skal han samtidig med, at Lokomotivføreren underrettes herom, overdrage Ledelsen af Rangeringen til en af sine Rangerhjælpere, som opfylder Betingelserne for at kunne forrette Tjeneste som Rangerleder.

Ledes Rangeringen midlertidigt af en, som skal indøves i denne Tjeneste, paahviler Ansvaret for Rangerarbejdets rette og forsvarlige Udførelse vedblivende den *faste* Rangerleder.

Rangerhjælpernes Pligter og Opgaver.

Det paahviler Rangerhjælperne at udføre de givne Ordrer hurtigt, nøjagtigt og paa foreskreven Maade samt under Rangerarbejdets Udførelse at udvise Omtanke og Agtpaagivenhed over for enhver uforudset Situation, som maatte indtræffe. Tillader Tiden og Forholdene i et saadant Tilfælde ikke Personalet først at indhente Rangerlederens Forholdsordre, skal vedkommende Rangerhjælper handle paa egen Haand og eventuelt selv foranledige Rangeringen standset, saafremt dette maatte findes nødvendigt, i Særdeleshed naar det gælder om at afværge Fare.

Forbindelse mellem Rangerleder og Lokomotivfører.

Det paahviler Rangerlederen at holde Lokomotivføreren saaledes underrettet om Rangeringerne, der skal udføres, at Lokomotivføreren kan tilrettelægge sit Arbejde.

Rangerlederen skal under Rangeringen vælge sin Plads saaledes, at han kan ses af Lokomotivføreren, og at denne kan se og eventuelt høre Rangersignalerne. Kan direkte Forbindelse ikke opnaas mellem Rangerleder og Lokomotivfører, skal Rangerlederen postere en

eller flere af sine Rangerhjælpere saaledes, at denne eller disse ved at gentage Signalerne tilvejebringer Forbindelsen.

Lokomotivføreren skal være opmærksom paa at opfatte Signalerne fra Rangerlederen og skal i den Anledning — for tomandsbetjente Lokomotivers Vedkommende eventuelt ved Lokomotivfyrbøderens Assistance — holde fornødent Udkig efter Rangerlederen og Rangerhjælperne. Han skal straks efterkomme Rangerlederens Signaler, medmindre han kan se, at Efterkommelsen heraf vil medføre Fare, i hvilket Tilfælde han skal gøre Rangerlederen opmærksom herpaa.

Rangering med Motorlokomotiver, Motorvogne og Lyntog.

Ved Rangerbevægelser med *enkeltkørende Motorlokomotiver* eller *enkeltkørende Motorvogne* skal Føreren altid være i det Førerrum, der er forrest i den øjeblikkelige Køreretning.

Ved Rangerbevægelser med *Lyntog* skal Motorføreren altid være i det modsatte Førerrum af det, hvori Lokomotivføreren opholder sig, og Motorføreren skal ved alle tilbagegaaende Bevægelser være i Forbindelse med Rangerlederen og ved Hjælp af Brummersignaler og eventuelt Telefonen øjeblikkeligt melde Rangerlederens Ordrer til Lokomotivføreren.

Under Rangering med *elektriske Tog* skal Elektroføreren (»Køremanden«) være i forreste Førerrum.

Ved Rangerbevægelser med *andre Motortog* (d. v. s. et arbejdende Motorlokomotiv eller en arbejdende Motorvogn med een eller flere tilkoblede Vogne) skal Føreren være paa den Førerplads, der ligger i samme Side som den, hvor Rangerlederen maa tage Plads af Hensyn til Signalposternes Beliggenhed i Forhold til Rangerbevægelsen, Kurveforhold m. m.

Skulde der undtagelsesvis forekomme Tilfælde, hvor Føreren af Motorkøretøjet ikke kan placere sig som ovenfor anført, skal han underrette Rangerlederen der-

om, og Rangeringen skal da afvikles med særlig Forsigtighed.

Rangerpersonalets Plads under Rangeringen.

Rangerlederen skal under fornøden Hensyntagen til Forbindelsen med Lokomotivføreren, Rangerhjælperne og Signalposten, hvis Sporskiftebetjeningen foregaar fra en saadan, vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse det mest mulige af den Rangervej, der skal befares, og til straks at kunne standse Rangeringen, saafremt der skulde vise sig Hindringer for denne.

Rangerpersonalet kan under Rangeringen staa paa Lokomotivets eller paa Vognenes Fodtrin, for saa vidt det ikke skal være ved Bremserne, men det er forbudt at tage Plads paa Vognenes Puffere samt at benytte de paa Godsvognene værende Karabinhager som Støtte, da Hagernes Konstruktion ikke er beregnet paa en saadan Anvendelse.

Saafremt en af Rangerhjælperne under Rangeringen sammen med Rangerlederen eller en anden af Rangerhjælperne tager Plads paa Lokomotivet, bør de af Hensyn til Udkigget ikke begge staa paa samme Side af dette. Tilsvarende gælder, naar Lokomotivet skyder Rangertrækket, og flere af Rangerpersonalet tager Plads paa forreste Vogn i Køreretningen.

Forholdsregler *inden* Rangeringens Paabegyndelse.

Rangerarbejdet skal udføres saaledes, at der ikke opstaar Fare for Personer, Materiel eller Gods m. v., hvorfor Rangerlederen, *forinden* han giver Ordre eller Signal til Udførelsen af en Rangerbevægelse, bl. a. skal have sikret sig,

at der er frit Spor, hvor Bevægelsen skal foregaa,

at Rangerhjælperne er paa Plads og i fornødent Omfang instrueret om Arbejdets Udførelse,

at eventuelt for det paagældende Sporomraade gæl-

dende Signaler tillader Udførelsen af den paatænkte Rangerbevægelse,

at Rangeringen kan foretages under Hensyn til eventuelt samtidig stedfindende anden Rangering i samme eller i nærliggende Spor,

at de i Rangervejen liggende Sporskifter — saavel medsom modgaaende — samt eventuelle Sporspærrer, Drejeskiver, Brovægte m. v. er eller rettidigt bliver rigtigt indstillet, samt fastholdt, hvis dette efter Reglerne herfor kræves,

at løst Materiel er eller bliver anbragt i tilstrækkelig Afstand fra Sporet, og at de paa tilstødende Nabospor eventuelt hensatte Vogne er anbragt inden for Frispormærkerne,

og forinden Rangering med et Togs Persondel, tillige

at rejsendes Ud- og Indstigning er bragt til Ophør og Dørene lukkede.

Endvidere paahviler det Rangerlederen, forinden Rangeringen paabegyndes paa Læssespor eller Nabospor til Læssespor, hvor der henstaar Vogne under Af- og Paalæsning, bl. a. at sørge for,

at de Folk, der er beskæftiget ved og i Vogne, der skal flyttes eller vil blive berørt under Rangerbevægelsen, varskos i Tide og paa fyldestgørende Maade, samt at de ved Vognene holdende Køretøjer foranlediges fjernet i tilstrækkelig Afstand fra Vognene og Sporet, samt

at de særlige Forsigtighedsforskrifter, der er paabudt ved Passage af Overkørsler, Læsseveje samt Terræn, der er tilgængeligt for den almindelige Færdsel, efterkommes.

Ligeledes skal Rangerlederen i videst muligt Omfang sikre sig,

at Haand-, Skrue- eller Luftbremsen paa de Vogne, hvormed der skal rangeres, er løsnet eller udlignet,

at de mellem Vognene eventuelt anbragte Hemsko er fjernet,

at udadgaaende Døre og Lemme i Vognene er forsvarligt lukkede eller fastholdt i aaben Stilling af de dertil bestemte Kroge (om Rangering med *brede* Vogne med udadgaaende Døre og Lemme, se dog Side 14),

at Læssemaaden for Vognene — navnlig for Vogne under Af- og Paalæsning — tillader Rangering med disse,

at Vognene er sammenkoblede indbyrdes og med Lokomotivet, og

at Luftbremse- og Varmekoblinger samt elektriske Lysledningskoblinger er forskriftsmæssigt samlede eller ophængt.

Forholdsregler *under* Rangeringens Udføreise.

Rangerpersonalet og i Særdeleshed Rangerlederen skal *under* Udførelsen af Rangerarbejdet stedse være opmærksom paa gældende Signaler og paa, at Rangervejen vedblivende er retstillet og fri, samt udvise Agtpaagivenhed over for stedfindende anden Rangering paa samme eller i nærliggende Spor.

Rangerer flere Rangerhold samtidig paa eller i Nærheden af samme Sporomraade, skal der for at hindre Uheld samt for at fremme Arbejdet saa vidt muligt forud træffes Aftale mellem de forskellige Rangerledere om Rangeringens Omfang og paatænkte Udførelse.

Hastighed under Rangeringen.

Rangertrækkets Hastighed maa ikke være større end forsvarligt og skal afpasses efter Forholdene og de foreliggende Omstændigheder (Udsigtsmulighederne, Rangervejens Indstilling, Rangertrækkets Størrelse og Betjening, Sporenes Stignings- og Kurveforhold, Vejrforholdenes Karakter, Skinnernes Tilstand m. m.).

Rangering med særlig Forsigtighed med visse Vogne.

Særlig Forsigtighed)* skal udvises ved Rangering *med* eller *mod:*

1) Vogne med rejsende.
2) Vogne, hvorfra der vises brandgult Flag, henholdsvis brandgult Lys.
3) Vogne med levende Dyr, med Beboelsesvogne og andre Køretøjer, Vogne med eksplosivt Gods (Ammunition, Sprængstoffer etc.), Vogne med Beklæbningssedler for forsigtig Rangering samt for Gods af brandfarlig Beskaffenhed.
4) Vogne med Lig.
5) Vogne, hvis Indhold ifølge Paaskrift eller Beklæbningssedler er af skrøbelig Beskaffenhed, eller hvis Indhold er udsat for let at kunne styrte om, saasom Æg-, Øl- og Mineralvandsforsendelser, tomme og fyldte Flasker og andre Glasvarer, Syreballoner, Maskin- og Støbegods, Møbler og Flyttegods, Tagsten og Eternit, samt Vogne læssede med Stykgods.
6) Vogne, som ifølge deres Konstruktion og Indretning er særlig udsat for Beskadigelse ved Stød og haard Opbremsning, f. Eks. Vogne med Batteri til Togbelysning, Beholder- og Krukkevogne, Special-Fiskevogne, Kranvogne, Maale- og Justeringsvogne, Hjælpevogne, Bygningsvogne, Telegrafvogne, Værkstedsvogne og lignende Specialvogne.
7) Vogne, som paa Grund af Læssets Beskaffenhed eller Læssemaaden maa antages vanskeligt at kunne taale almindelig Rangering, herunder Vogne med særlig langt, højt eller tungt Gods, Vogne, hvis Læs overskrider Læsseprofilet etc.
8) Vogne, der henstaar til Behandling ved Varehus, Læsseperron, i Læssehal, Værksted o. desl.

---

*) Rangering med »særlig Forsigtighed« forudsætter navnlig, at de paagældende Vogne under Rangeringen *ikke* udsættes for Tørning og Rangerstød, særlig haard Opbremsning o. l.

Rangering ved Varehus og andre Bygninger, Læssebroer, Læssehaller og Værksted.

Under Rangering ved Varehuse eller Læssebroer, i Læssehaller eller Værksteder maa Rangerlederen sørge for, at et passende Antal Bremser blandt de henstaaende Vogne er fastskruet eller nedpindet, samt at Læssepersonalet forud underrettes om Rangeringen. Haves der ikke Vished for, at de henstaaende Vogne ikke kan komme i Bevægelse, skal Rangerlederen, forinden Rangeringen paabegyndes, foranledige, at de i Forbindelse med Vognene anbragte Læssebroer fjernes, at eventuelt i Vognene indførte Lysledninger udtages, samt at op mod Vognene hensat Gods fjernes.

Under Rangering med *brede* Vogne med udadgaaende Døre og Lemme forbi Læssebroer samt Varehuse og andre nær Sporet liggende Bygninger skal Døre og Lemme i Almindelighed holdes lukket, idet det ikke paa Forhaand kan paaregnes, at saadanne Vogne kan passere med aabne Døre og Lemme, selvom disse er paahaspede Klædningen.

Under Rangering ved Varehus maa Haandbremsen paa den mod Varehuset vendende Vognside ikke betjenes, og Rangeringen skal derfor, hvis anden brugelig Bremse ikke findes, foregaa saa langsomt, at Vognen kan standses paa anden Maade (ved Lokomotivet eller ved Haandspage).

Rangering over Overkørsler.

Ved Rangering til eller ud over Overkørsler skelnes mellem

1) Overkørsler forsynet med Led eller Bomme,
2) Overkørsler forsynet med Lyssignalanlæg samt
3) Overkørsler uden Led, Bomme eller Lyssignalanlæg,

og der gælder herfor følgende Bestemmelser:

Ad 1) Rangerlederen skal enten sikre sig, at Ledpasseren er til Stede, eventuelt at Led og Bomme er lukket, eller sørge for, at en Mand tager Plads ved Overkørslen for at standse Vejfærdslen.

Ad 2) Rangerlederen skal, naar Lyssignalanlægget ikke kan eller ikke maa benyttes, sørge for, at en Mand tager Plads ved Overkørslen for at standse Vejfærdslen.

Ad 3) Rangeringen skal ske med fornøden Forsigtighed, og der skal, saafremt der ikke haves fri Oversigt over Overkørslen og dennes nærmeste Omgivelser, afgives Lydsignaler fra Lokomotivet. Der maa ikke køres med større Hastighed, end at Rangertrækket i Tide kan standses, hvis der viser sig Hindringer paa Overkørslen.

Ved Standsning af Vejfærdslen skal det af Politiet anvendte Stopsignal benyttes.

Politiets Tegn for »Stop« gives ved, at Politibetjenten udstrækker begge Arme vandret til hver sin Side paa tværs af den Færdselsaare, hvor Færdslen skal stoppes. Stopsignalet gives fra en Plads midt i Gade- eller Vejkrydset eller paa et andet hensigtsmæssigt Sted saa nær Midten af Gade- eller Vejkrydset som muligt.

Forinden Stopsignalet afgives, skal Rangerlederen eller den, der af Rangerlederen anvendes til at advare de vejfarende, have Tid til at orientere sig med Hensyn til den Færdsel, der finder Sted paa Gaden eller Vejen, da hele Færdslen ikke kan standse med kort Varsel, især ikke motorkørende Færdsel. Den paagældende skal derfor, naar han skal afgive Signal til Standsning af Færdslen, *i god Tid indtage sin Plads* paa det ovenfor nærmere angivne Sted og holde godt Udkig til alle Sider, saaledes at han er i Stand til enten at standse Færdslen eller Rangertrækket (Toget).

Efter Mørkets Frembrud skal det forannævnte Haandsignal ligeledes benyttes, men suppleres da med rødt Lygtesignal, vist i rolig Stilling mod den Retning, fra hvilken Færdslen kommer. Saafremt der ogsaa fra modsat Side kommer Køretøjer m. v., skal Lygten efter Omstændighederne skiftevis vises mod begge Sider.

Saafremt en Overkørsel paa Grund af stedfindende Rangering over denne bliver spærret for Vejfærdslen i

mere end ca. 5 Minutter ad Gangen, skal Rangeringen, saafremt Spærringen har foraarsaget Standsning i Vejfærdslen, afbrydes et Øjeblik, saaledes at de ved Overkørslen opholdte vejfarende faar Adgang til at passere denne.

For særlig stærkt trafikerede Overkørslers Vedkommende kan der ved lokal Instruks foreskrives nærmere Regler for Rangeringen over Overkørslerne og for Spærretidens Længde.

Rangering paa Terræn, der er tilgængeligt for den almindelige Færdsel.

Foretages Rangeringen paa Statsbanernes indhegnede Terræn, men over Læssevejsoverkørsler eller lignende Overgange, skal disse i det Tidsrum, Stationspladsen ikke er afspærret for Publikum, under Rangerbevægelser være forsynede med transportable Spærretavler, for saa vidt ingen Bevogtning eller anden Afspærring finder Sted.

For Rangering paa Sidespor o. l., som ligger uden for Banernes indhegnede Grund, og som er tilgængelige for den almindelige Færdsel, kommer Reglerne i Afsnit V, B, om Kørsel og Rangering paa Havnepladser til Anvendelse.

Rangering i Spor med tværgaaende Færdsel.

Under Rangering i Spor langs Perroner, hvor Publikums Færdsel mellem Perronerne skal foregaa over Sporene, eller hvor der forefindes Overgange og Traktorveje til Brug for Kørsel med Perronvogne og Perrontraktorer, skal der udvises fornøden Agtpaagivenhed over for Færdslen ad de nævnte Overgange.

Rangering i Togveje.

Rangering i Hovedspor samt gennem Dækningssporskifter for Togveje skal af Rangerlederen bringes til Ophør i rette Tid, forinden Signal skal stilles til paagældende Togvej.

Rangering ud i et ventet Togs Togvej maa kun finde

Sted efter Stationsbestyrerens Tilladelse og kun i sigtbart Vejr.

Rangering ud i Togvejen for et ventet Sneplovtog maa *ikke* finde Sted.

Rangertræk, Lokomotiver, Traktorer m. v., der paa en Station kører efter et afgaaende Tog ad dettes Udkørselsspor, maa ikke komme Togets sidste Vogn nærmere end 100 m og maa ikke uden Signalpostens Tilladelse passere tilsvarende isolerede Skinner og Skinnekontakt for Togvejsopløsning.

Rangering ud over Rangergrænsemærket.

Der maa ikke rangeres ud over Rangergrænsemærket, medmindre Lokomotivføreren har modtaget Fribaneordre til nærmeste Togfølgestation i Overensstemmelse med Reglerne for Arbejdstog, paa dobbeltsporet Bane for særlige Arbejdstog.

Der kan dog gives a f g a a e n d e Tog Tilladelse til at rangere ud over Rangergrænsemærket uden Fribaneordre; Tilladelsen gives skriftlig af Stationsbestyreren til Lokomotivføreren med udtrykkelig Tilkendegivelse af, at der er afmeldt for Toget, og paa Strækninger med Linieblok efter at der endvidere er indført Kørsel med Stationsafstand.

Afmeldingen skal i saa Fald gives paa følgende Maade:

»Tog N skal inden Afgangen herfra rangere ud over Rangergrænsemærket. Tog N x« (henholdsvis »Tog N afsendes«, hvis Telefonen benyttes).

Ringning skal udsættes til umiddelbart inden Togets Afgang.

Naar et Tog paa dobbeltsporet Bane skal rangere ud over Rangergrænsemærket ad v e n s t r e Spor, skal Fribaneordre altid udstedes.

Tograngering paa Landstationer.

Som anført foran Side 6 og 7 paahviler Ledelsen af *Tog*rangeringen paa de Stationer, hvor den ikke udføres af Stationspersonalet, Togføreren personlig efter forud indhentet Tilladelse fra Stationsbestyreren.

Stationsbestyreren maa i videst muligt Omfang være parat til ved Togets Ankomst at give Ordre om, hvorvidt Rangeringen maa paabegyndes eller ej, og Togføreren maa i de Tilfælde, i hvilke Tilladelse fra Stationsbestyreren udebliver, snarest søge Forbindelse med denne.

Saafremt Togføreren ikke kører forude i Toget, men har Plads saa langt tilbage i dette, at Rangeringens Paabegyndelse vil blive væsentligt forsinket ved at afvente hans Tilstedekomst, skal han forud træffe fornøden Aftale med forreste Togbetjent, saa at denne, under Iagttagelse af de i det efterfølgende fastsatte Regler, kan paabegynde Rangeringen. Vedkommende Togbetjent har derefter Ansvaret for den af ham ledede Rangering. Stationsbestyrerens Tilladelse til Rangeringens Paabegyndelse kan efter Omstændighederne gives mundtligt, eventuelt ved Rangerhaandsignal »Frem« eller »Tilbage«, til Togføreren eller direkte til forreste Togbetjent. Togbetjenten skal have Opmærksomheden henvendt paa Afgivelsen af nævnte Haandsignal fra Stationsbestyreren og skal gentage Signalet som Tegn paa, at han har opfattet det. Saafremt Togførerens Nærværelse i øvrigt ikke er nødvendig andetsteds, skal han hurtigst muligt begive sig frem for selv at overtage og fuldføre Rangeringen.

Det er tilladt Togføreren i de Tilfælde, hvor hans Nærværelse er nødvendig andetsteds paa Stationen eller i Toget, at overdrage Ledelsen af Tograngeringen til en af de i Toget tjenstgørende Togbetjente, naar denne af Togføreren underrettes om, hvilken Rangering der skal foretages, og Togføreren har sikret sig, at Togbetjenten er kendt med eventuelle særlige Sporforhold m. v. paa Stedet. Derimod maa Ledelsen af Tograngeringen ikke i

noget Tilfælde overlades til en Hjælpebremser eller til det ved Rangeringen assisterende Stationspersonale. Saadant Personale maa kun anvendes som Rangerhjælpere ved Rangeringen og for Hjælpebremseres Vedkommende kun, saafremt de paagældende er tilstrækkeligt indøvet i og kendt med Forskrifterne for Rangeringens Udførelse.

Afkobling af Vogne bag i Tog.

Medfører et Tog Vogne bagpaa, bestemt til at efterlades paa en Stations Hovedspor, skal Togføreren, hvis det ikke drejer sig om faste Vogne efter Togplanerne, tidligst muligt og senest fra den nærmest foranliggende Station underrette den paagældende Station herom. Afkoblingen, der ikke maa foretages, før Togføreren i hvert enkelt Tilfælde har indhentet Stationsbestyrerens Tilladelse hertil, besørges af Togpersonalet, dog saaledes, at Stationspersonalet paa de Stationer, hvor Tograngeringen ledes af dette Personale, i den Udstrækning det er gørligt, skal foretage Afkoblingen.

Afkobles Vognene, før en eventuel Rangering med Fortoget er tilendebragt, skal de skydes 1 à 2 Vognlængder tilbage. Den, der afkobler Vognene, skal sørge for, at de bremses forsvarligt.

Rangering i Mørke.

Under Rangering i Mørke skal Rangerlederen foranledige, at Enden af den Vogn, imod hvilken der rangeres, belyses ved Haandsignallygte, medmindre Lyset fra det rangerende Lokomotiv eller Belysningen paa Stationspladsen gør en saadan Fremgangsmaade unødvendig.

I kurvet Spor skal Lyset afgives fra Kurvens indvendige Side.

Rangering paa Stationens Omraade for Bane-, Maskin- og Signaltjenesten.

Naar Bane-, Maskin- eller Signaltjenesten ønsker Vogne flyttet uden for de dem overdragne Omraader, skal der rettes Henvendelse til Stationen, der da giver

de fornødne Anvisninger og derefter bærer Ansvaret for Vognenes Flytning.

Flytning af Vogne ved private.

Ifølge Politilovens § 7 maa private Personer kun med Stationspersonalets Tilladelse og under dettes Kontrol foretage Flytning af Jernbanevogne paa Stationerne.

Sikring af færdigrangerede Vogne.

Naar de færdigrangerede Vogne er paa Plads, skal de staa inden for Frispormærkerne og være sikrede ved Bremsning og Sammenkobling.

Til Afbremsning maa Vakuum- eller Trykluftbremsen ikke anvendes. Forinden Skruebremsen spændes fast, skal Vakuumbremsen være udlignet.

Lokomotivers Kørsel til og fra Remise.

Et Lokomotivs Kørsel paa Stationsomraadet til og fra Grænsen for Maskintjenestens Omraade skal ledes af en Mand af Stationspersonalet(Rangerleder), medmindre Kørslen er sikret ved Signaler.

Under et Lokomotivs Kørsel paa Maskintjenestens Sporomraade er Lokomotivføreren Rangerleder. Er Lokomotivet foruden af Lokomotivføreren betjent af en Lokomotivfyrbøder, skal denne efter Lokomotivførerens Ordre skifte Sporskifter og betjene Drejeskiver m. v. og i øvrigt fastholde alle *modgaaende* Sporskifter paa Omraadet. Er Lokomotivet kun betjent af een Mand, skal Stationspersonalet, saafremt der under Kørslen skal betjenes Sporskifter eller Drejeskiver m. v., ledsage Lokomotivet til og fra selve Lokomotivremisen til Assistance for Lokomotivføreren ved disse Arbejders Udførelse. Denne Ledsager kan dog efter nærmere Aftale være en Mand af Maskintjenestens Personale. (For København H. og Københavns Godsbanegaard gælder en særlig Ordning.)

Føreren af Motorkøretøjer skal under Kørsel til og

fra Remise altid staa i forreste Førerrum i den øjeblikkelige Køreretning.

Sporskifternes Betjening, Sikring og Renholdelse.

Et Sporskifte maa ikke skiftes, før *alle* Vognene i det paagældende Rangertræk har passeret Sporskiftet, da Overtrædelse af denne Bestemmelse som Regel vil medføre Afsporing.

Sker Betjeningen af Sporskifterne m. v. fra en Signalpost (centralbetjente Sporskifter), bør fornøden Aftale om Rangeringens Udførelse og Betjeningen af Sporskifterne, saafremt det er muligt, træffes forud mellem Rangerlederen og Signalpostbetjeningen.

Foreligger der ikke saadan Aftale eller særlig af Stationen udstedt Instruks, skal Rangerlederen, eventuelt gennem en af sine Rangerhjælpere, under Rangeringen opretholde Forbindelse med Signalposten.

Saavel i disse Tilfælde, som naar Sporskiftningen udføres af Rangerpersonalet (stedbetjente Sporskifter), skal Rangerlederen betegne de Sporskifter, der skal omstilles, saa tydeligt, at Misforstaaelse er udelukket.

Kan Rangerlederen ikke fra sin Plads overse hele den Strækning, der skal befares, og han derfor ved forudgaaende Ordre, ved Signal eller ved Tilraab foranlediger stedbetjente Sporskifter skiftet til et nærmere bestemt Spor, skal Sporskifteren efter fuldført Skiftning ved et aftalt, bestemt Tegn, eventuelt i Forbindelse med Raabet: »Ret til Spor.....« over for Rangerlederen bekræfte, at rigtig Sporindstilling er foretaget, og at Sporet er frit for Rangerbevægelsen. Kan Sporskifteren af en eller anden Grund ikke indstille Sporskifterne, som forlangt af Rangerlederen, eller er der andet til Hinder for Rangerbevægelsen, skal han straks ved Tegn eller Raab underrette denne herom.

Uanset Afgivelsen af Retmelding paahviler det Rangerlederen i videst muligt Omfang at overbevise sig om, at de af ham afgivne Ordrer er eller bliver rigtig efter-

kommet, idet Misforstaaelser, Fejl eller Forglemmelser paa dette Omraade let kan give Anledning til Uheld og Ulykker.

Ved Skiftning af stedbetjente Sporskifter skal Rangerpersonalet sikre sig, at Sporskiftetungerne slutter tæt til Sideskinnerne.

Med Hensyn til Sikring af modgaaende Sporskifter under Rangering skelnes der mellem, om Sporskiftet skal passeres af Togmaskine eller ikke.

Til Togmaskiner henregnes alle Lokomotiver og Motorvogne, der er tjenstgørende for Tog. Lokomotiver og Motorvogne, der skal afgaa med Tog, betragtes som Togmaskiner fra det Tidspunkt, de overtages af Stationspersonalet. Lokomotiver og Motorvogne, der efter endt Togfremførsel skal køres til Remise eller benyttes til Rangering, betragtes derimod *ikke* i denne Forbindelse som Togmaskiner, medmindre de efter endt Rangering, uden i Mellemtiden at have været i Remise (overtaget af Lokomotivdepotet), paany straks skal benyttes til Togfremførelse, i hvilket Tilfælde Lokomotiverne og Motorvognene under hele Rangeringen betragtes som Togmaskiner.

Lyntog henføres altid under Reglerne for Togmaskiner.

Naar Rangering foretages med *Togmaskine,* skal alle i Rangervejen liggende Sporskifter, der skal passeres i *modgaaende* Retning, være sikrede paa een af de nedennævnte Maader *under Togmaskinens Passage:*

1) Fastholdt ved Haanden,
2) Fastholdt af Stoppebolt i Sporskiftebukken (ved Sporskifter af ældre Konstruktion),
3) Fastholdt af Armsignal,
4) Aflaaset ved Hængelaas,
5) Fastholdt af en stockflethsk Sporskiftelaas i Laasestilling,
6) Fastholdt af en i Sporskiftet indbygget, haandbetjent Betjeningslaas,

7) Fastholdt af en Nøglelaas i Laasestilling eller
8) Centralbetjent (med Betjeningshaandtagets Haandfalle i Hak).

Skal Sporskiftet *ikke* passeres af Togmaskinen er det for stedbetjente Sporskifter tilstrækkeligt, at Sporskiftet er holdt i Stilling af Kontravægten, naar denne er i Ro.

Naar Rangeringen er endt, skal Sporskifter i Hovedspor være stillet til Hovedspor. Sporskifter til Bagspor og Afløbssporskifter samt Sporspærrer skal være stillede saaledes, at Vogne i Drift ikke kan løbe ud i Hovedspor.

Sporskifterne skal til enhver Tid være vel renholdt overalt og forsynet med fornøden Smørelse, saa de er lette at skifte. Endvidere bør det paases, at Grus, Sten el. lign. ikke forefindes mellem Sporskiftetungerne og Sideskinnerne.

Opkørsel af Sporskifter.

Med Undtagelse af de enkelte paa større Stationer anbragte særlige Sporskifter, der er indrettet paa at kunne befares medgaaende i urigtig Stilling (»køres op«), *er Opkørsel af medgaaende Sporskifter forbudt,* da det kan medføre Beskadigelse af Sporskifterne og Fare for Afsporing ved senere Kørsel.

Ved Rangertræks Passage af Sporskifter, der er indrettet til Opkørsel i medgaaende Retning, maa Rangertrækkets Bevægelsesretning ikke forandres, før hele Rangertrækket har passeret Sporskiftet, og der haves Sikkerhed for, at Sporskiftetungerne er gaaet tilbage til Udgangsstillingen.

Rangering paa Drejeskiver og Brovægte.

Inden Lokomotiv- og Vogndrejeskiver passeres, skal det paases, at de er stillede rigtigt, at samtlige Rigler er i Laasestilling, og at Palerne er sat i Hak.

Drejeskiverne maa ikke bringes til Standsning ved Hjælp af Riglerne eller Palerne, da disse derved ødelægges.

Efter Forlangende af Lokomotivføreren (eventuelt ved Fløjtesignal »Mandskab til Hjælp«) skal Stationen være behjælpelig med Drejning af Lokomotiver. Saadan Assistance maa ikke forlanges uden bydende Nødvendighed.

De paa Stationerne værende Vogndrejeskiver maa kun befares af Rangermaskiner og Togmaskiner, naar Maskinens Akseltryk er under 12 Tons. Vogndrejeskiverne paa Holbæk og Jyderup Stationer maa overhovedet ikke befares af Lokomotiver. De to 20 m Drejeskiver paa København H. (ved Enghave Remise) og Københavns Godsbanegaard (ved Ilgodsvarehuset) maa dog befares af alle Lokomotiver.

Forinden Brovægte passeres, eller Vogne anbringes paa Vægten til Vejning, skal Rangerlederen sikre sig, at Brovægten ikke staar i Vejestilling, idet Vægten beskadiges ved Paakørsel i denne Stilling.

Vognenes Kobling.

Under Rangering skal i Almindelighed de Vogne, hvortil eller hvormed der rangeres, være sammenkoblet indbyrdes og med Lokomotivet.

Til- og Frakobling maa kun foretages, naar Vogne og Lokomotiver holder stille eller bevæger sig med saa ringe Fart, at Koblingens Udførelse maa anses for fuldkommen farefri for Udøveren.

Rangering med slækkede Koblinger, naar Lokomotivet trækker Vognene, for at afkoble under Farten og lade Lokomotivet gaa ad eet Spor og Vognene ad et andet Spor, er ikke tilladt.

Vognenes Bremsning.

Det paahviler Rangerlederen at sørge for, at der under Rangeringen betjenes Bremser paa Vognene i saa stort Omfang som muligt.

Er der særlige Forhold eller Omstændigheder til Stede, saasom Fald paa Sporene, usigtbart Vejr (Regn,

Taage), stærk Blæst, fedtede Skinner o. l., paahviler det Rangerpersonalet at være særlig opmærksom paa Bremsningen, idet Vogne under disse Forhold let kan faa for stærk eller for lidt Fart, eventuelt igen gaa i Drift, og derved kan foraarsage Tørning eller løbe ud (tilbage) i Ranger- eller Togveje og foraarsage Uheld.

Bremsningen af Vognene sker i Almindelighed ved Hjælp af Vognenes Skrue- eller Haandbremser eller, saafremt der ikke findes Bremser paa de Vogne, der skal flyttes, ved Hjælp af Hemsko og Haandspager. Vogne maa ikke paaregnes bragt til Standsning ved, at de kører mod Stoppebomme eller Sporstoppere, idet Paakørsel af saadanne ikke-fjedrende Spærreindretninger let volder materiel Skade.

Hemsko anvendes paa Ranger- og Godsbanegaardsanlæg (Faldbanegaarde) i Henhold til lokal Instruks samt anbringes foran Stoppebomme og for Enden af Blindspor o. l., jfr. nedenfor. I øvrigt maa Hemsko kun bruges efter Tilladelse fra Distriktet og i Overensstemmelse med den i disse Tilfælde udstedte særlige Instruks.

Hemsko fremstilles baade som »enkelte« og som »dobbelte« Hemsko.

Dobbelte Hemsko bestaar af 2 Hemsko, en for hver Skinnestreng, indbyrdes forbundne med en Jernstang. De benyttes som en Slags »Reserve-Sporstoppere« for Enden af et Spor, i Almindelighed Blindspor. Der skal altid være anbragt en dobbelt Hemsko i passende Afstand fra Grusvolde ved Enden af et Blindspor. Er der foran Grusvolde anbragt faste, lave Sporstoppere og Sandspor, kan Anbringelse af dobbelte Hemsko dog bortfalde.

Enkelte Hemsko fremstilles som højre og venstre Hemsko til Brug paa henholdsvis højre og venstre Skinnestreng, ligesom Hemskoene fremstilles i forskellig Saalbredde, efter hvilket Skinneprofil de skal benyttes til, og endvidere som enkeltlaskede og dobbeltlaskede.

Det skal derfor ved Rekvisition af Hemsko udtrykkelig anføres, til hvilken Skinnetype Hemskoene skal anvendes, og hvilken Slags der ønskes. Det skal paa Stationer, hvor der samtidig anvendes Hemsko til mere end een Skinnetype, nøje paases, at Hemskoene kun anvendes til den Skinnetype, som de er fremstillet til, hvilket vil fremgaa af Paamaling paa Hemskoene.

Ved Brugen af Hemsko skal det paases, at de er i brugbar Stand (Spidsen ubøjet og hel), og at de anbringes rigtigt paa Skinnen, samt endvidere for de enkelte Hemskos Vedkommende, at de er indsmurt saavel paa Under- som paa Oversiden (Anslaget), og at Skinnen som almindelig Regel er fri for Grus og Sten, idet Hemskoen i modsat Fald ikke vil virke efter sin Hensigt og eventuelt vil blive slaaet af og være uden Nytte ved Bremsningen. I Frostvejr, eller naar Skinnerne er fedtede, er det dog tilladt undtagelsesvis at strø en ringe Mængde Sand eller Aske paa det foran Hemskoen værende Skinnestykke samt paa Hemskoens Spids for at undgaa, at Hemskoen skydes foran Hjulet.

Hemsko maa ikke udlægges saaledes, at de kan blive ført gennem Niveauoverkørsler (Læsseveje) eller ind i Sporskifter (over Krydsninger eller over Sporskiftetunger), idet disse ikke tillader Hemskoens Passage.

I Kurver maa enkelte Hemsko kun anbringes paa Kurvens indvendige Skinne.

Paa Stationer, hvor Hemsko anvendes i større Omfang, skal der foretages periodiske Eftersyn af Hemskoenes Brugbarhedstilstand. Hemskoene skal paa saadanne Stationer være anbragt paa Hemskobænke, naar de ikke er i Brug.

Ved Brugen af Haandspager til Standsning af Vogne skal det iagttages, at Haandspagerne kun anvendes ved de bageste Hjul i Vogntrækket, da det kan medføre Fare for Personalet at anvende dem ved de andre Hjul. Standsningen iværksættes ved, at Haandspagen anbringes under Bærefjederens bageste Del med Støtte

mod Fjederstroppen og trækkes til, saaledes at den virker bremsende paa Hjulringen, samtidig med at Trækket i Haandspagen direkte modvirker Vognens Bevægelse. Haandspager maa ikke stikkes ind imellem Hjulegerne paa Vogne, der er i Bevægelse. Der maa ikke bremses mere end 2 Vogne ad Gangen med Haandspage.

Lokomotivernes Bremse skal under Rangering med Vogne benyttes med Forsigtighed, for at der ikke skal fremkomme stærke Stød, hvorved Uheld kan indtræffe.

Henstaaende Vogne skal under Rangeringen være afbremsede eller paa anden Maade sikrede, saafremt der paa Grund af Sporenes Faldforhold, Vejrforholdenes Karakter eller Stød fra senere hensatte Vogne kan være Fare for, at Vognene kan gaa i Drift.

Under Tograngering skal den henstaaende Togdel holdes bremset, for Tog, i hvilke Slutbremsen er en Skruebremse, derved, at i hvert Fald denne Bremse er fastspændt. Saafremt den henstaaende Togdel har virksomme Luftbremser sørger den, der foretager Afkoblingen, for Afbremsningen. Har den henstaaende Togdel ikke virksomme Luftbremser, skal den, der foretager Afkoblingen, sørge for, at de nødvendige Skruebremser eventuelt Haandbremser fastspændes, henholdsvis nedpindes. I skruebremsede Tog kan der forud træffes Aftale om, at Bremsepersonalet i den henstaaende Togdel sørger for Afbremsningen.

Afbremsning med Skruebremse til Sikring af den henstaaende Togdel skal ske paa paa den Maade, at Bremsen først skrues helt til og derefter trækkes haardt an.

Rangering med Stød.

Ved Stødrangering forstaas, at een eller flere Vogne sættes i Fart (skydes) henimod det Sted, hvortil de er bestemt, og derefter slippes.

Vogne, som stødrangeres, skal være indbyrdes sammenkoblede.

Stødrangering maa kun anvendes, naar Rangerlederen sikrer sig, at det fornødne Personale og de fornødne Midler er til Stede til rettidig og forsvarlig Bremsning af de afslaaede Vogne.

Ved Stødrangering skal den afslaaede Vogns eller Vogngruppes Fart i Afstødningsøjeblikket bl. a. afpasses efter

den Afstand, som de stødrangerede Vogne skal tilbagelægge,

det Antal Vogne, der afslaas, samt Vognenes Vægt og Indhold,

Sporets Stignings- eller Faldforhold,

Vejrforholdene (Blæst eller stille Vejr), samt

de til Vognenes Bremsning staaende Midler.

Naar Sporenes Faldforhold og Vejrforholdene er saa vanskelige, at Stødrangering maa antages ikke at kunne anvendes uden Fare for Uheld, er saadan Rangering forbudt.

I øvrigt maa Stødrangering *ikke* anvendes paa Steder, hvor en svigtende Bremsning eller andre Forhold kan medføre Fare, og bl. a. *ikke*

i eller mod Spor paa Steder, der er tilgængelige for offentlig Færdsel, saafremt betryggende Bevogtning af det omhandlede Sporomraade ikke er iværksat eller ikke kan foretages,

i Spor, der udmunder i eller krydser Hovedspor, paa hvilke Tog kan ventes,

mod et Færgeleje paa Spor, der er stillet til Færgeklappen,

ud mod den frie Bane,

ud mod en Havnebane eller Havneplads medmindre der haves fuldstændig Sikkerhed for, at Vognene, selv om det ikke skulde lykkes rettidig at bremse dem, ikke kan løbe ud paa Havnebanen (Havnepladsen),

imod Dværgsignaler, medmindre disse viser »Dværgsignalet ugyldigt«,

til Spor, hvor der er hensat Vogne, ved hvilke der arbejdes,

til Spor, hvor der er hensat Lokomotiv eller Kedelvogne, der tjener som stationære Forvarmningsanlæg,

til Varehusspor samt

i Spor (korte Blindspor, Spor med Drejeskiver, Brovægte og Skydebroer eller Spor, der umiddelbart støder op til Bygninger etc.), hvor Stødrangering paa Grund af stedlige Forhold er forbudt af vedkommende Station ved lokal Instruks.

Endvidere er Rangering med Stød forbudt

med Vogne, hvori der befinder sig rejsende,

med Vogne uden Vrideskamler, der i Henhold til Bestemmelserne i Ordre J er sammenlæsset med Skinner paa indtil 60 m Længde, (saadanne Vogne maa kun rent undtagelsesvis løbe over Rangerbjerge og maa da ikke faa frit Nedløb),

med eller *mod* Vogne, hvorfra der vises brandgult Flag, henholdsvis brandgult Lys,

med eller *mod* elektriske Motorvogne,

med eller *mod* Vogne med Sprængstoffer og Ammunition (eksplosive Stoffer),

med eller *mod* Kranvogne, Maale- og Justeringsvogne samt Hjælpevogne, Bygningsvogne, Telegrafvogne, Værkstedsvogne og lignende Specialvogne,

med eller *mod* Special-Fiskevogne samt

med eller *mod* Vogne med Batteri til Togbelysning.

Rangering med Hest.

Heste, der anvendes til Rangering, skal være ledet af en Kusk, som ikke tillige maa udføre Tjeneste som Rangerleder.

Rangeringen maa kun foretages med et saadant Antal Vogne og med en saadan Hastighed, at Vognene rettidig kan standses.

Det skal paases, at der ikke begaas Dyrplageri ved

Behandlingen af Rangerheste, f. Eks. derved, at Trækkene er for tunge.

Trækkrogen kan ved Træk paa højst 3 Vogne anbringes i de Kroge eller Øskner, der er anbragt paa Vognene. Skal der flyttes et større Træk Vogne, skal Trækkrogen befæstes til en af Vognenes Akselgafler.

Rangering med Tov.

Rangering med Tov maa kun foretages, naar Tovet med Kroge og Ringe er paalideligt.

Kun de af Statsbanerne leverede Tove maa benyttes.

Igangsætning skal ske jævnt og ikke med pludseligt Ryk.

Tovet maa kun benyttes i dets fulde Længde og ikke forkortes ved Sammenlægning.

Rangertovets Trækkrog kan ved Rangertræk paa højst 3 Vogne anbringes i de Kroge eller Øskner, der er anbragt paa Vognene. Skal der flyttes et større Træk Vogne, skal Trækkrogen befæstes til en af Vognenes Akselgafler.

Rangering med Tov maa ikke finde Sted ud mod en Havnebane eller Havneplads, medmindre der haves fuldstændig Sikkerhed for, at Vognene, selv om det ikke skulde lykkes rettidig at bremse dem, ikke kan løbe ud paa Havnebanen (Havnepladsen).

Særlige Forhold vedrørende Rangering med Lokomotiv.

I Togplanerne fastsættes de Tider, hvori Tog- og Rangermaskinerne ordinært kan anvendes til Rangertjeneste.

For Toglokomotivernes Vedkommende regnes Rangertiden for afgaaende Tog fra det Tidspunkt, Lokomotivet forlader Maskintjenestens Sporomraade, til Togets planmæssige Afgangstid, medens Rangertiden for ankomne Tog regnes fra virkelig Ankomsttid, til Lokomotivet kører ind paa Maskintjenestens Sporomraade.

Kommer et Damplokomotiv ikke ind paa Maskintjenestens Sporomraade i Tiden mellem Fremførelsen af to Tog, betragtes hele den mellemliggende Tid, beregnet paa den ovenfor angivne Maade, som Rangertid, uanset om der er udført Rangerarbejde eller ej.

Kommer en Motorvogn eller et Motorlokomotiv ikke ind paa Maskintjenestens Sporomraade i Tiden mellem Fremførelsen af to Tog, beregnes Rangertiden saaledes: For ankomne Tog fra Togets virkelige Ankomsttid, indtil Motorkøretøjet er anbragt paa den Plads, hvor det skal henstaa.

For afgaaende Tog fra Motorkøretøjet afgaar fra den Plads, hvor det har henstaaet, indtil Togets planmæssige Afgangstid.

For Rangermaskinernes Vedkommende — og for Toglokomotiver, der anvendes til Rangering uden umiddelbart før eller efter Rangeringen at benyttes til Togfremførelse — regnes Rangertiden fra det Tidspunkt, da Lokomotivet forlader Maskintjenestens Sporomraade, indtil det efter endt Rangering atter kører ind derpaa.

Ud over de saaledes fastsatte Rangertider kan vedkommende Stationstjenestemand eller Togfører paa egen Haand ekstraordinært og mundtligt forlange yderligere Rangering. Den forlangte Ekstra-Rangering maa dog for Rangermaskiner ikke overskride ½ Time. I modsat Fald maa Aftale ske med det paagældende Maskindepot af Hensyn til Maskinens videre Benyttelse og Personalets Tjeneste.

For afgaaende Tog skal Lokomotivføreren underrettes mindst ½ Time inden Rangeringens Begyndelse, naar der skal rangeres længere Tid end anført i Togplanerne.

Naar det kan forudses, at en Togmaskine skal rangere paa sin Endestation ud over den fastsatte Rangertid, skal denne Station af Hensyn til Fyrets Tilrettelægning, om muligt gennem en foranliggende Station, men senest umiddelbart efter Togets Ankomst, underrette Lokomotivføreren derom. Den fastsatte Rangertid maa dog ikke

uden absolut Nødvendighed forlanges overskredet, og det paagældende Maskindepot skal da underrettes omgaaende af Hensyn til Maskinbenyttelsen og Personalets Tjeneste.

Hvor Trækkraften paa vedkommende Station ikke er tilstrækkelig til at faa de forskellige Tog oprangeret i rette Tid, kan Toglokomotiver, der er under Damp, rekvireres mod, at Indberetning sker til Distriktet enten fra Stationen eller det paagældende Maskindepot efter Distriktets nærmere Bestemmelse, men vedkommende Stationsbestyrer er ansvarlig for, at Lokomotiver ikke tilkaldes uden tilstrækkelig Grund, ikke benyttes længere end absolut nødvendigt og ikke hindres i Forberedelsen til Tjeneste for Tog.

Tidspunktet for og Aarsagen til saadan Ekstrarangering skal Stationen indføre i en dertil indrettet Journal, og paa Grundlag af disse Notater indsender Stationen i Begyndelsen af hver Maaned til Distriktet en Fortegnelse over den i den forløbne Maaned rekvirerede Ekstrarangering.

Journalisering og Indberetning skal ske paa samme Maade for Rangermaskiners Vedkommende, der rangerer ud over den i Togplanerne fastsatte ordinære Rangertid.

For Toglokomotiver giver Rangerlederen Lokomotivføreren Kvittering paa særlig Formular for den Tid, der rangeres ud over den i Togplanerne fastsatte ordinære Rangertid.

Rangering med et afgaaende Togs Lokomotiv skal, naar ingen anden Ordre modtages, ophøre saa tidligt, at Bremseprøven m. m. kan være tilendebragt i betimelig Tid.

Tilkoblingen til Toget foretages af Trafiktjenestens Personale, der ligeledes samler Bremse- og Varmekoblinger, for saa vidt disse skal samles.

To Lokomotiver, der paa en Station samtidig skal køre til eller fra samme Tog, skal altid være sammenkoblede. Sammenkobling skal saa vidt muligt ogsaa finde Sted af Lokomotivernes Bremsekoblinger.

Under mere omfattende Rangering paa Mellemstationer af Tog med to Lokomotiver bør det forreste frakobles, saafremt der derved kan vindes Tid.

Lokomotivførerne skal søge at undgaa, at Lokomotiver, der skal frakobles ankomne Tog, holder med Koblingen saa stærkt strammet, at den vanskelig kan skrues.

Ved private Sidespor, hvor Kørsel med Statsbanernes Lokomotiver er helt eller delvis forbudt, er der til Underretning for Personalet anbragt firkantede Tavler, der bærer Paaskrift om Forbudet.

Paa Spor med 22,5 kg Skinner maa der ikke foretages Rangering med Lokomotiver af Litra E, H, P, PR, R eller S samt med Lyntog, Motorlokomotiver og Motorvogne, naar disse har et lige saa stort Akseltryk som de nævnte Lokomotivtyper. Disse Spor er paa Banestrækninger, der i øvrigt maa befares af de nævnte, tunge Lokomotiver, afmærket ved særlige, T-formede Frispormærker.

Endvidere er Spor, der paa Grund af for smaa Kurveradier ikke maa befares af Lokomotiver af Litra PR eller af 3 eller flere sammenlæssede Vogne, afmærket paa særlig Maade.

IV. ANMELDELSE AF OG FORHOLDSREGLER VED INDTRÆFFENDE UHELD OG ULYKKER UNDER RANGERINGEN

Anmeldelse af Uheld.

Det paahviler Rangerpersonalet og i første Række Rangerlederen snarest til Stationsbestyreren at afgive Melding om ethvert under Rangeringen indtruffet Uheld, hvorunder f. Eks.

Materiel afspores eller beskadiges,

Indhold i Vogne beskadiges eller forskubbes,

Sporskifter opkøres i aflaaset Stilling (for Sporskifter inddraget under Sikrings- eller Aflaasningsanlæg ogsaa i uaflaaset Stilling og ogsaa paabegyndte Opskæringer, hvor et Hjul har været i Klemme mellem Tunge og Sideskinne), uanset om der ikke menes at være paaført Sporskifterne eller Sporskiftelaasene og disses Tilbehør Beskadigelse,

Sporspærrer, Stoppebomme, Sporstoppere og andre tekniske Anlæg eller løst Materiel paakøres og beskadiges,

Færdselskøretøjer paakøres (selv om der ikke menes opstaaet nogen Beskadigelse),

Bygninger eller tekniske Anlæg paakøres og beskadiges, eller

Personer eller Dyr paakøres (selv om der ikke menes opstaaet Tilskadekomst).

Af Hensyn til den fornødne Undersøgelse af Aarsagen til Uheldet, Konstatering af Skadens (Tilskadekomstens) Omfang samt eventuel Politianmeldelse er det nødvendigt, at Anmeldelse sker snarest til Stationsbestyreren om ethvert indtruffet Uheld, og Personalet

maa ikke af Frygt for Følgerne af en begaaet Fejl eller Forsømmelse undlade Anmeldelse af et indtruffet Uheld.

Dette gælder ikke mindst Tilfælde, hvor et centralaflaaset eller centralbetjent Sporskifte er kørt op, idet Centralapparatet da ikke yder Garanti for rigtig Sporskiftestilling og dermed heller ikke for rigtig Signalgivning. Det er i saadanne Tilfælde altid nødvendigt, at der foretages en grundig Undersøgelse af Sporskiftet og Centralapparatet. I modsat Fald bliver Resultatet let, at der før eller senere opstaar et endnu alvorligere Uheld.

Om Afsporingen skal der paa saa tidligt et Tidspunkt som muligt ske Henvendelse til Banetjenestens og eventuelt Signaltjenestens Vedligeholdelsespersonale.

Saafremt Forholdene tilsteder det, maa ingen ved indtrufne Uheld, hvor Grunden til Uheldet ikke straks er fuldstændig oplyst, røre ved Spor eller Sporskifter, inden den øverste tilstedeværende Tjenestemand har givet Tilladelse dertil.

Undersøgelse af afsporet og beskadiget Materiel.

Vogne, der har været af Spor, skal snarest underkastes et grundigt Eftersyn af en Vognmester. Viser det sig ved Eftersynet, at Vognene ikke har taget nogen Skade, kan de atter sættes i Drift, eventuelt dog først efter, at den til Opklaring af Uheldet fornødne Undersøgelse har fundet Sted. For at undgaa Forsinkelse af Godset bør saadanne Vogne eventuelt omlæsses ved Stationens Foranledning.

Bliver en Vogn under Rangeringen udsat for saa haardt et Stød, at Vognens Akselhals, Leje, Smøresystem o. l. kan tænkes at have taget Skade, eller Vognens Trucker være bleven forskubbet, uden at dette er synligt udvendig fra, maa Vognen ikke indlemmes i Tog, forinden den er undersøgt af Vognopsynet og fundet i Orden, eventuelt repareret.

Rangerlederen skal i saadanne Tilfælde endvidere un-

dersøge, om Vognens Indhold har taget Skade, og eventuelt foranledige udfærdiget Meldeseddel.

Indberetning om Uheld og disses eventuelle Anmeldelse til Politiet.

Indberetning om Uheld foretages af Stationerne som angivet i Driftsuheldsreglementet.

Driftsuheld, hvorved Mennesker omkommer eller saares farligt, skal af Stationerne snarest anmeldes for Politiet. Endvidere skal *Færdselsuheld* (Paakørselsuheld paa Læssepladser, Overkørsler, Havneomraader m. v.), hvorved Personer, Dyr eller Køretøjer paaføres Skade, af Stationerne snarest anmeldes for Politiet. Skønnes det ved mindre Færdselsuheld ønskeligt at undgaa Politianmeldelse, indhentes Forholdsordre hos Distriktet.

Af Hensyn til Afgørelsen af Ansvars- og Erstatningsspørgsmaalet for saadanne Uheld er det af Betydning, at Personalets Forklaringer angaaende Uheldet er tilstrækkeligt oplysende og staar fast, samt at Personalet sikrer sig eventuelle private Vidners Navn og Adresse.

V. SÆRLIGE REGLER FOR KØRSEL PAA HAVNEBANER SAMT FOR KØRSEL OG RANGERING PAA HAVNEPLADSER

Havnebane og Havneplads.

Der skelnes mellem Havnebaner og Havnepladser. Ved Havnebaner forstaas i nærværende Reglement det eller de Spor der, paa Steder hvor Stationsplads og Havneplads ikke støder umiddelbart op til hinanden, forbinder disse to Omraader, og som er beliggende paa Terræn, der — bortset fra eventuelle Gade- og Vejoverkørsler — ikke er bestemt for offentlig Færdsel. Det fremgaar af Afsnit D, ved hvilke Stationer der findes Havne*baner*.

Grænserne mellem Stationsplads, Havnebane og Havneplads fastsættes af Distriktet og angives ved Mastesignal eller Grænsemærker af Udseende som Rangergrænsemærker.

Kørsel paa Havnebaner og Havnepladser foregaar som Rangering, idet der dog i Forhold til det i foranstaaende Afsnit I—IV fastsatte gælder følgende særlige Bestemmelser:

A. KØRSEL PAA HAVNEBANER

Trækkraft.

Kørsel paa Havnebaner med Traktor maa kun finde Sted efter Tilladelse fra Generaldirektoratet for hver enkelt Traktor. Kørsel uden Lokomotiv eller Traktor maa ikke finde Sted. Der maa derfor kun rangeres med Stød eller Tov ud mod en Havnebane, naar der haves absolut Sikkerhed for, at Vognene ikke kan fortsætte ud paa Havnebanen.

Kørehastighed m. v.

Kørehastigheden maa i Almindelighed ikke overskride 15 km/T. Kun saafremt det er nødvendigt for at overvinde særlig bratte Stigninger, maa en noget større Hastighed anvendes.

Ved Kørsel fra Havnebane ud paa Havneplads skal Hastigheden nedsættes. Kørsel fra Havnebane ind paa Stationsplads maa i Almindelighed ikke finde Sted uden efter Stationsbestyrerens særlige Tilladelse, der kan gives gennem nærmeste Signalpost eventuelt ved Signal. Haves der fra Havnebanen særlig god Udsigt over Stationspladsen, kan der dog, naar der sædvanligvis ikke finder Rangering Sted paa Stationspladsen i umiddelbar Nærhed af Havnebanen, være givet Tilladelse til Kørsel fra Havnebanen ind paa Stationsplads uden Indhentning af Stationsbestyrerens Tilladelse. Det foreskrives ved lokal Instruks, hvorledes Forholdet er ordnet for paagældende Station.

Lokomotivets Plads.

Ved Kørsel paa Havnebaner skal Lokomotivet være *nederst* paa Faldet:

1) Under Nedkørsel, naar der befordres rejsende i Toget.
2) Under Opkørsel, naar der befordres rejsende i Toget, og Havnebanen har større Fald end 16 ‰.
3) Saavel under Nedkørsel som under Opkørsel, naar Havnebanen har større Fald end 20 ‰.

I øvrigt skal Lokomotivet være nederst paa Faldet paa Havnebaner med større Fald end 10 ‰, naar det kan ske uden større Ulemper.

Bremsebetjening.

Ved Kørsel paa Havnebaner skal der mindst være følgende Bremsebetjening:

Fremføres Toget (Rangertrækket) tryklufbremset, anvendes Bremseprocenterne for Hastighed

30 km/T og Faldtal af samme Størrelse som Havnebanens Fald, jfr. Afsnit D.

Fremføres Toget (Rangertrækket) vakuumbremset eller ikke-luftbremset, gælder følgende Bremsebrøker:

Paa Fald ‰	Ved Kørsel med 3- og 4-koblede Lokomotiver	Ved Kørsel med 2-koblede Lokomotiver	Rangertraktorer*)
0— 6	1/10	1/9	1/8*)
7— 9	1/9	1/8	1/6*)
10—12	1/8	1/7	1/4*)
13—16	1/7	1/6	
17—19	1/6	1/5	
20 og derover	1/5	1/4	

Alle Aksler — saavel tomme som læssede — regnes for hele Aksler. En bremset Vogn regnes derimod aldrig for mere end 2 Aksler. Haves det fornødne Antal Skruebremser ikke, skal der betjenes een Haandbremse for hver manglende skruebremset Aksel. Slutbremsen kan dog ikke erstattes af Haandbremse.

Ved Kørsel paa Havnebaner med Lokomotivet øverst paa Faldet maa der neden for den nederste paa Faldet værende betjente Luft- eller Skruebremse kun medføres Vogne uden rejsende og kun følgende Antal Vognaksler:

Paa Fald ‰	Ved Kørsel med Lokomotiv: læssede samt læssede og tomme Aksler	Ved Kørsel med Lokomotiv: udelukkende tomme Aksler	Ved Kørsel med Traktor: læssede samt læssede og tomme Aksler	Ved Kørsel med Traktor: udelukkende tomme Aksler
0— 7	6	8	3	4
8 10	4	8	2	4
11—20	3	4		
over 20	ingen			

*) Ved Kørsel med Rangertraktor regnes Skruebremserne paa de Vogne, som i skruebremsede Tog henføres til Gruppe 3 og 4, jfr. Tjenestekøreplanen, ikke som Skruebremser, men som Haandbremser, jfr. nedenfor.

Medfører et ikke-personførende Tog (Rangertræk) ikke flere Vognaksler, end der maa haves bag Slutbremsen, kræves der ikke betjente Bremser blandt Vognene.

Naar Lokomotivet er øverst paa Faldet, og den nederste Vogn ikke har betjent Luftbremse eller Skruebremse, skal den, naar Havnebanen har stærkere Fald end 5 ‰, i nedkørende Tog have nedpindet Haandbremse og i opkørende Tog saa vidt muligt betjent Haandbremse.

Passage af Overkørsler.

De i Afsnit III, Side 14—16, fastsatte Bestemmelser for Rangering til eller ud over Overkørsler kan, hvor Forholdene ved Overkørsler uden Led, Bomme eller Lyssignalanlæg gør det hensigtsmæssigt, gennem lokal Instruks suppleres med Bestemmelser om, at der under Passagen af saadanne Overkørsler skal gaa en Mand af Rangerpersonalet foran Toget (Rangertrækket), eller at en Mand forud skal tage Plads ved Overkørslen for i Tide at standse Færdslen.

Kobling.

Under Kørsel paa Havnebaner med personførende Tog skal Lokomotivet og forreste Vogn samt Vognene indbyrdes sammenkobles med Skruekobling efter de Regler, som gælder for egentlige Tog. Dog maa Koblingerne ikke strammes mere, end Kurveforholdene tillader.

B. KØRSEL OG RANGERING PAA HAVNEPLADSER

Lydsignaler fra Lokomotivet.

Brugen af Fløjtesignaler fra Lokomotivet skal paa Havnepladser indskrænkes saa meget som muligt. Advarselssignal kan gives med Lokomotivklokken.

Rangering med Stød og Tov.

Der maa ikke paa Havnepladser rangeres med Stød eller Tov, uden at Distriktets særlige Tilladelse hertil foreligger.

Kørsel fra Havneplads ind paa Stationsplads.

Hvor der ikke findes Havnebane, skal der ved Kørsel fra Havneplads ind paa Stationsplads forholdes som ved Kørsel fra Havnebane ind paa Stationsplads, jfr. Side 38.

Hensynet til den øvrige Færdsel.

Da Kørsel og Rangering foregaar paa Terræn, som er tilgængeligt for almindelig Færdsel, skal der tages særligt Hensyn hertil. Rangerlederen eller den Mand af Rangerpersonalet, som Rangerlederen beordrer hertil, skal vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse den Strækning, der skal befares, og til straks at lade Toget (Rangertrækket) standse, hvis der skulde vise sig Hindringer for Bevægelsen.

Paa alle Steder af Havnepladsen, hvor der enten varigt paa Grund af Tilstedeværelsen af Bygninger eller lignende eller midlertidigt paa Grund af henliggende Tømmer, Sten o. l. ikke haves fri Udsigt over Sporet og dettes nærmeste Omgivelser fra forreste Køretøj i en saadan Afstand, at Toget sikkert kan standse foran indtrædende Forhindring, herunder mødende Tog (Rangertræk), skal der udvises s æ r l i g Forsigtighed og Agtpaagivenhed over for den øvrige Færdsel. Det samme gælder, naar Toget (Rangertrækket) skal køre forbi Passagerbaade, der indtager eller afsætter rejsende, samt overhovedet paa alle Strækninger, hvor særlig Fare foreligger.

Ved Kørsel og Rangering tværs over Gade (Vej) gælder de for Rangering over Overkørsler i Afsnit III, Side 14—16 fastsatte Bestemmelser.

Farten skal sagtnes, og Toget (Rangertrækket) eventuelt bringes til fuldstændig Standsning, hvis det bemærkes, at Heste i Nærheden bliver sky.

Forhold over for personførende Tog.

Køres der fra et Sidespor ind paa et Spor, der benyttes til personførende Tog, og haves der ikke fra Sidesporet Udsigt over Persontogssporet i en Strækning af

mindst 125 m, skal det fra Sidesporet kommende Tog (Rangertræk) standse, inden Persontogssporet naas, og det maa først køre videre efter Signal fra en fremsendt Udkigsmand, som har sikret sig, at Persontogssporet er frit.

Forsenderes Tilladelse til at flytte Vogne.

Det er tilladt Forsendere, som har Vogne under Paa- eller Aflæsning, paa egen Haand at foretage saadan mindre Flytning af Vogne, som er nødvendig af Hensyn til Læsningen, henholdsvis Aflæsningen, naar intet Jernbanepersonale er eller hurtig kan komme til Stede; men Forsenderne skal sørge for, at Sporet, hvorover Bevægelsen skal foregaa, er frit, at Vognene ledsages, saa at de hurtigt kan bringes til Standsning, at andre Vogne ikke paakøres og derved sættes i Bevægelse, og at Vognene efter endt Flytning bliver afbremset.

Særbestemmelser for visse Stationer.

Paa de ved nedennævnte Stationer værende Havnepladser gælder endvidere følgende:

Københavns Godsbanegaard og Østerport. Naar Lokomotivet er forrest i Toget (Rangertrækket), skal der, saa ofte det behøves for at advare de vejfarende, herunder altid ved Passage af offentlige eller private Overkørsler og Overgange, ringes med Lokomotivklokken. Er Lokomotivet ikke forrest i Toget (Rangertrækket), skal Ringningen foretages med en Haandklokke af en foran Toget (Rangertrækket) gaaende Mand. Et Tog (Rangertræk) maa højst bestaa af 20 Vogne; er det paa mere end 5 Vogne, skal mindst een Vogn have betjent Bremse. Kørehastigheden maa ikke overskride 7,5 km/T, og ved Kørsel over Vestre Boulevard, ad Reykjavikgade, over Tøjhusgade, over Amager Boulevard samt over Amagerbrogade skal Farten yderligere sagtnes og en Mand gaa foran Toget og advare de vejfarende ved Hjælp af et Flag eller en Lygte (Ringningen bortfalder ikke af den Grund). Denne Mand skal endvidere sikre sig, at de foreskrevne Advarselssignaler betjentes, og at der intet er til Hinder for Kørslen.

Nykøbing F l. Hastigheden maa ikke overskride 7,5 km/T. Under Kørslen skal der til Stadighed ringes med Lokomotivklokken. Er Lokomotivet ikke forrest i Toget (Rangertrækket), skal der gaa en Mand foran Vognene for at advare de vejfarende.

C. FORHOLDSREGLER VED UHELD OG ULYKKER UNDER KØRSEL OG RANGERING PAA HAVNEBANE OG HAVNEPLADS

Under Hensyn til, at det under Kørsel og Rangering paa Havnebaner og Havnepladser undertiden kan være vanskeligt og forbundet med Tidsspilde straks at komme i Forbindelse med Stationsbestyreren, paahviler det i saadanne Tilfælde, hvor der indtræffer Færdselsuheld, hvorunder Mennesker eller Dyr kommer til Skade, eller Køretøjer og andet Materiel beskadiges, Rangerlederen paa egen Haand — eventuelt gennem nærmeste Bytelefon — at tilkalde Politi og eventuelt Ambulance, samt til ved forekommende almindelige Rangeruheld at foretage en første Undersøgelse af Aarsagen til Uheldet.

I øvrigt skal Anmeldelse om indtrufne Uheld af enhver Art af Rangerlederen snarest foretages til Stationsbestyreren, ligesom der i eventuelle Tvivlstilfælde først bør indhentes Forholdsordre hos denne.

D. FORTEGNELSE OVER DE STATIONER, VED HVILKE DER FINDES HAVNEBANER, MED TILFØJELSE AF DET STØRSTE FALD PAA DISSE

Aabenraa-Sydhavn	12 ‰
Aalborg	4 ‰
Aarhus II — gl. Havn	16 ‰
Aarhus II — Sydhavn	18 ‰
Esbjerg	11 ‰
Fredericia — gl. Havn	12 ‰
Frederikshavn	10 ‰
Frederikssund	10 ‰
Graasten	12 ‰
Grenaa	2 ‰
Haderslev II	18 ‰
Hobro	18 ‰
Holbæk	12 ‰
Horsens	3 ‰
Højer	1 ‰
Køge — Havnens Sydside	8 ‰
Køge — Havnens Nordside	8 ‰
Løgstør	10 ‰
Middelfart	10 ‰
Nykøbing Fl	7 ‰
Næstved	19 ‰
Odense	14 ‰
Randers	10 ‰
Silkeborg	16 ‰
Skive II	2 ‰
Struer	10 ‰
Sønderborg II	18 ‰
Thisted	21 ‰
Vejle II	11 ‰

VI. FORSIGTIGHEDSREGLER, DER SKAL IAGTTAGES UNDER RANGERINGEN FOR AT UNDGAA ULYKKER

Det paahviler Rangerpersonalet af Hensyn til egen og andres Sikkerhed at udføre Rangerarbejdet med fornøden Forsigtighed og ikke ved letsindig og unødvendig Overtrædelse af Rangerreglerne at udsætte sig selv og eventuelle Medarbejdere for Tilskadekomst og Død.

I denne Forbindelse henledes Opmærksomheden særlig paa Faren ved

at gaa eller springe over Spor umiddelbart foran Lokomotiv eller Vogne, der er i Bevægelse,

at opholde sig i eller for nær ved Spor, hvor Lokomotiv eller Vogne er i Bevægelse,

at gaa tæt op til Lokomotiv eller Vogne ved Passage af Spor, paa hvilke der rangeres, selv om det paagældende Materiel i Øjeblikket holder stille,

at gaa oprejst over et Spor mellem 2 nær op til hinanden staaende Vogne uden først at undersøge, om Vognene kan ventes sat i Bevægelse,

at gaa under Vogne eller over Pufferne paa Vogne, som er i Bevægelse,

at opholde sig mellem Vogne og Læsseperroner, Ramper, Magasinporte, Pakhuse m. v.,

at gaa eller springe oprejst ind mellem Vogne, der er i Bevægelse mod hinanden, for at sammenkoble disse, medmindre Afstanden er saa stor og Vognenes Hastighed saa ringe, at der afgjort ingen Fare er forbundet hermed,

at foretage Kobling mellem Materiel, hvis Hastighed

er saa stor, at stærkt Stød med deraf følgende Tilbageslag kan ventes at fremkomme,

at gaa ind eller ud mellem Vogne i bøjet Stilling før og efter Kobling uden at give Agt paa, om Vognene har Fodtrin eller andre fremstaaende Dele, der kan gribe fat i Tøjet og rive den koblende omkuld,

at foretage Til- og Frakobling af Varmeledningskoblinger og Trykluftkoblinger, forinden der er lukket af for Dampen henholdsvis Luften ved Hjælp af Ledningshanerne,

at gaa baglæns i Sporet ved Kobling mellem 2 Rangertræk (Vogne) i Bevægelse,

at sidde paa Vognenes Fodtrin, naar Vognene er i Bevægelse,

at staa samtidig paa Fodtrinene paa 2 Vogne, der er i Bevægelse,

at staa paa Vognenes Sidefodtrin under Rangering gennem fast Læsseprofil, Porte, Læssehaller eller forbi eventuelt paa samme Side beliggende Læsseperroner, Ramper, Pakhuse og andre Bygninger,

at læne sig ud fra Vognenes Langside under Rangering uden først at overbevise sig om, hvorvidt dette kan ske uden Sammenstød med Master, Bygninger el. lign., der findes anbragt i Nærheden af Sporet, og

at springe op paa eller ned fra en Vogn eller et Lokomotiv, der er i stærk Fart, idet en saadan Fremgangsmaade let kan medføre, at Personalet glider paa Fodtrin el. lign., eller — enten paa Grund af Jordens Beskaffenhed eller ved at støde mod mere eller mindre synlige Genstande paa Jorden (f. Eks. Signaler, Sporskifter, faste Mærker o. s. v.) — kan bringes til at snuble og falde ind under Vognene, ligesom endelig Vogndøre kan springe op og medføre, at Personalet falder ned af Vognene.

Endvidere henledes Opmærksomheden paa Faren ved

at tage Plads i Døraabningen paa Vogne med Skydedøre eller at tage fat i saadanne Døre, idet disse ved

Bevægelse eller Stød med eller mod Vognen kan gaa i og foraarsage Kvæstelser, og

at træde paa Sporskifter, Skinnekrydsninger, Hjertestykker og Skinner med Tvangskinne, da Foden kan komme i Klemme.

Endelig bemærkes, at det ved Flytning af Vogne med Haandkraft bør undgaas

at gaa foran Vognene og trække disse og

at gaa baglæns ved Skubning af Vognene samt

at stoppe Vognene ved at holde fast i Pufferne.

Det er saavel Rangerlederens som det overordnede tilsynsførende Personales Pligt at kontrollere, at Personalet ikke viser Ligegyldighed over for de foran angivne Forsigtighedsregler eller bevidst tilsidesætter disse, da en saadan Handlemaade erfaringsmæssigt før eller senere giver Anledning til Ulykker.

VALD. PEDERSENS BOGTRYKKERI
KØBENHAVN