

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

RANGERREGLEMENT

AF 1959

(RR)

KØBENHAVN
1959

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

RANGERREGLEMENT

AF 1959

(RR)

KØBENHAVN

1959

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

RANGERREGLEMENT

AF 1959

(RR)

KØBENHAVN
1959

Rangerreglementet (RR) fordeles til:

administrationskontorer o l
samtlige stationer ekskl entreprisesta-
tioner
ovrigt personale under maskin-
tjenesten, der er beskæftiget
ved rangering

} efter behov

tilsynsførende tjenestemænd
tjenestemænd under stationstjenesten
trafikmedhjælpere
trafikelever
stationsarbejdere
tjenestemænd under togtjenesten
lokomotivpersonalet
overbanemestre
overbaneformænd
baneformænd
banehåndværkere
oversignalmestre
oversignalformænd
signalformænd
signalmontører

} med personligt
eksemplar

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side-
<i>Afsnit I. Rangerarbejdets planlæggelse</i>	1
Beredskabets omfang	1
Personalets medvirken	1
<i>Afsnit II. Almindelige bestemmelser vedrørende rangerpersonalet</i>	2
Tilsyn med rangeringen	2
Rangerlederen	2
Rangerhjælpere og rangerhold	3
Rangerpersonalets udrustning	3
<i>Afsnit III. Rangerarbejdets udførelse</i>	4
Ledelsen af tograngeringen	4
Lokomotivføreren som rangerleder	5
Rangerlederens ansvar, pligter og opgaver	5
Rangerhjælpernes pligter og opgaver	6
Forbindelse mellem rangerleder og lokomotivfører	6
Rangerpersonalets plads under rangeringen	7
Rangering med motorlokomotiver, motorvogne og lyntog	7
Forholdsregler <i>inden</i> rangeringens påbegyndelse	8
Forholdsregler <i>under</i> rangeringens udførelse	10
Hastighed under rangeringen	10
Rangering med særlig forsigtighed med visse vogne	10
Rangering ved pakhuse og andre bygninger, læssebroer, læsehaller og værksteder	11
Rangering over overkørsler	12
Rangerkontakter	14
Rangering på terræn, der er tilgængeligt for den almindelige færdsel ...	14
Rangering i spor med tværgående færdsel	15
Rangering i togveje	15
Rangering ud over rangergrænsemærket	15
Tograngering på visse stationer	16
Afkobling af vogne bag i tog	17
Rangering i mørke	17
Rangering på stationens område for bane-, maskin- og signaltjenesten	17

	Side
Flytning af vogne ved private	18
Sikring af færdigrangerede vogne	18
Lokomotivers kørsel til og fra remise	18
Sporskifternes betjening, sikring og renholdelse	18
Opskæring af sporskifter	20
Rangering på drejeskiver og brovægte	21
Voggenes kobling	21
Voggenes bremsning	22
Rangering med stød	24
Rangering med tov	26
Særlige forhold vedrørende rangering med lokomotiv	26
<i>Afsnit IV. Anmeldelse af og forholdsregler ved indtræffende uheld og ulykker under rangeringen</i>	<i>30</i>
Anmeldelse af uheld	30
Undersøgelse af afsporet og beskadiget materiel	31
Indberetning om uheld og disses eventuelle anmeldelse til politiet ...	31
<i>Afsnit V. Særlige regler for kørsel på havnebaner samt for kørsel og rangering på havnepladser</i>	<i>33</i>
Havnebane og havneplads	33
<i>A. Kørsel på havnebaner</i>	<i>33</i>
Trækraft	33
Kørehastighed m v	34
Lokomotivets plads	34
Bremsbetjening	34
Passage af overkørsler	36
Kobling	36
<i>B. Kørsel og rangering på havnepladser</i>	<i>36</i>
Lydsignaler fra lokomotivet	36
Rangering med stød og med tov	36
Kørsel fra havneplads ind på stationsplads	36
Hensynet til den øvrige færdsel	37
Forhold over for personførende tog	37
Forsenderes tilladelse til at flytte vogne	37
Særbestemmelser for visse stationer	38
<i>C. Forholdsregler ved uheld og ulykker under kørsel og rangering på havnebane og havneplads</i>	<i>39</i>
<i>D. Fortegnelse over stationer med havnebaner</i>	<i>39</i>
<i>Afsnit VI. Forsigtighedsregler, der skal iagttages under rangeringen for at undgå ulykker</i>	<i>41</i>

I nærværende reglement indeholdes de af generaldirektoratet fastsatte regler for

rangering på stationsområder,
kørsel på havnebaner og
kørsel og rangering på havnepladser.
Adskillige bestemmelser findes dog i SIR og SR.

For rangering på faldbanegårde gælder særlig lokal instruks.

De for rangering til og fra færger fastsatte særlige regler indeholdes i ordreserie N. Et særtryk heraf udleveres til personalet på færgestationerne.

Hvor intet andet er anført, omfatter i nærværende reglement betegnelsen lokomotiv også motorvogn og traktor og betegnelsen lokomotivfører også motorfører, elektrofører og traktorfører, såfremt de pågældende bestemmelser ifølge sagens natur kan finde anvendelse.

I. Rangerarbejdets planlægelse

Beredskabets omfang

Omfanget af en stations rangerkraft fremgår af de af distrikterne udsendte oversigter over rangertider.

Det er af stor økonomisk betydning, at beredskabet ikke er større, end det til enhver tid forekommende rangerarbejde kræver.

Det påhviler derfor stationsforstanderen nøje at følge rangerarbejdet, således at han ved eventuel trafiknedgang samt ved køreplansskifter straks kan 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 et eller flere toglokomotiver en mindre forlængelse af rangertiden, såfremt der herved kan opnås væsentlige begrænsninger i eller undgås udvidelser af rangerlokomotivernes tjenestetid.

Personalets medvirken

Det påhviler alle vedkommende at medvirke til, at de givne retningslinier for rangerarbejdet følges, og under fornøden hensyntagen til sikkerhedsbestemmelser og til trafikens forsvarlige afvikling at bidrage til, at det bedst mulige arbejdsresultat opnås.

Det bør herunder erindres, at hurtig og præcis udførelse af rangerarbejdet vel er af overordentlig stor betydning for trafikens rette afvikling, men at hurtighed alene kan blive skæbnesvanger og bekostelig, når den ikke er forbunden med fornøden omtanke og hensyntagen til en forsvarlig behandling af materiel og gods samt nødvendigt hensyn til medarbejderes og andres sikkerhed.

II. Almindelige bestemmelser vedrørende rangerpersonalet

Tilsyn med rangeringen

Det daglige tilsyn med rangerarbejdets udførelse føres på de større stationer af rangermester eller rangerformand, der fortrinsvis skal sørge for og overvåge, at rangerarbejdet tilrettelægges og udføres i overensstemmelse med de af stationen udarbejdede arbejdsplaner og under iagttagelse af de foreskrevne bestemmelser.

Han må herunder være særlig opmærksom på at etablere og opretholde det fornødne samarbejde mellem de forskellige arbejdsområder på stationen samt mellem de respektive rangerhold inden for hvert arbejdsområde.

Rangerlederen

Enhver rangerbevægelse skal ledes af en bestemt mand, der benævnes *rangerleder*.

For rangertraktorers vedkommende kan rangerlederen under enkle forhold samtidig være traktorfører.

Som rangerledere må kun anvendes sådanne 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 også stationsarbejdere, der endnu ikke har bestået portørprøven, samt ekstraarbejdere anvendes som rangerledere under enkle forhold, når det over for distriktet godtgøres,

at den pågældende har læst og forstået de i den almindelige vejledning for nyantaget og uøvet personale angivne regler, jf også bestemmelserne i nærværende reglements afsnit VI,

- at han er således indøvet i rangerarbejdet, at han har en fuldstændig og sikker forståelse af denne tjeneste, og
- at den pågældende ved en over for stationsforstanderens aflagt prøve har bekræftet, at han virkelig er fortrolig med arbejdet og kendt med de herfor gældende bestemmelser.

Rangerhjælpere og rangerhold

Til hjælp ved rangeringens udførelse kan rangerlederen om nødvendigt bistås af en eller flere hjælpere, der benævnes *rangerhjælpere*. Sammen med rangerlederen danner disse et *rangerhold*.

Som rangerhjælpere kan anvendes såvel tjenestemænd som aspiranter og ekstrapersonale, som efter forudgående instruktion og betryggende indøvelse efter stationsforstanderens skøn anses for egnede hertil.

Rangerpersonalets udrustning

Enhver rangerleder og rangerhjælper skal være forsynet med signalføjte (signalhorn) og i mørke og usigtbart vejr tillige med håndsignallygte.

Af hensyn til faren for at glide på skinner, fodtrin m v advares personalet mod under rangeringen at bruge fodtøj med gummi- eller træsåler eller med jernbeslag.

Anvender rangerpersonalet overtøj, bør det bæres tilknapet, da det ellers kan komme til at hænge fast i fremstående vogndelev, master, bygninger e l og medføre ulykker.

III. Rangerarbejdets udførelse

Ledelsen af tograngeringen

På 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. Såfremt deltagelsen er nødvendig eller ønskelig ud over enkelte tilfælde, eller såfremt den ønskes gjort varig, må distriktets tilladelse indhentes.

1. distrikt

Frederiksberg, Frederikssund, Gedser, Glostrup, Hellerup, Helsingør, Hillerød, Holbæk, Holte, Kalundborg, Klampenborg, Korsør, København G, København H, København L, Køge, Lyngby, Nykøbing Fl, Næstved, Nørrebro, Ringsted, Roskilde, Rungsted Kyst (kun for lokaltogenes vedkommende), Skælskør, Slagelse, Sorø, Vanløse og Østerport.

2. distrikt

Assens, Bramminge, Brande, Esbjerg, Fredericia, Frederikshavn, Fåborg, Glyngøre, Grenå, Grindsted, Gråsten^{o)}, Haderslev H, Herning, Hjørring, Hobro, Holstebro, Horsens, Kolding, Langå, Lunderskov, Løgstør, Middelfart, Mommark Færge, Nyborg H, Nyborg Syd, Nørresundby, Odense, Padborg, Randers, Ribe, Ringe, Ringkøbing, Ryomgård, Rødekro, Silkeborg, Skanderborg, Skive H, Skjern, Struer, Svendborg, Sønderborg H, Thisted, Tinglev, Tommerup^{*)}, Tønder H, Varde, Vejle H, Vemb, Viborg, Vojens, Åbenrå, Ålborg, Ålestrup, Århus H og Års.

^{o)} Togpersonalet assisterer altid i nødvendigt omfang.

^{*)} Kun for visse tog, jf togplanerne.

På de øvrige stationer påhviler ledelsen af tograngeringen togføreren personlig — eventuelt forreste toget i toget, jf side 16.

Lokomotivføreren som rangerleder

Bevægelser med enkeltkørende lokomotiver på stationer, hvor ledelsen af tograngeringen i henhold til foranstående påhviler togføreren, kan, såfremt der ikke som togfører medfølger personale under trafiktjenesten, foretages af lokomotivføreren, der i sådanne tilfælde i sin egenskab af togfører også er rangerleder.

På stationer, hvor rangeringen er sikret ved signaler, er lokomotivføreren tillige rangerleder for rangerbevægelser med enkeltkørende lokomotiver og tomme stammer, når der ikke medfølger personale under trafiktjenesten. For så vidt angår rangering med tomme stammer gælder dette dog kun, når lokomotivet er forrest i køreretningen, og når der ikke skiftes køreretning under den pågældende rangering.

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 unødigt tidsspilde og på den for trafikken rette afvikling mest hensigtsmæssige måde.

Det med rangerarbejdet tilsynsførende overordnede personale samt stationsbestyreren er dog berettiget til på ethvert tidspunkt at gribe ind i rangeringen og forlange de for dennes udførelse trufne dispositioner ændret.

Når ledelsen overgår 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, påhviler ansvaret for rangerarbejdets rette og forsvarlige udførelse vedblivende den *faste* rangerleder.

Rangerhjælpernes pligter og opgaver

Det påhviler rangerhjelperne at udføre de givne ordrer hurtigt, nøjagtigt og på foreskreven måde samt under rangerarbejdets udførelse at udvise omtanke og agtpågivenhed over for enhver uforudset situation, som måtte indtræffe. Tillader tiden og forholdene i et sådant tilfælde ikke personalet først at indhente rangerlederens forholdsordre, skal vedkommende rangerhjelper handle på egen hånd og eventuelt selv foranledige rangeringen standset, såfremt dette måtte findes nødvendigt, i særdeleshed når det gælder om at afværge fare.

Forbindelse mellem rangerleder og lokomotivfører

Det påhviler rangerlederen at holde lokomotivføreren således underrettet om rangerarbejdet, at lokomotivføreren kan tilrettelægge sit arbejde med hensyn til fyring m v.

Rangerlederen skal under rangeringen vælge sin plads således, at han kan ses af lokomotivføreren, og at denne kan se og eventuelt høre rangersignalerne. Kan direkte forbindelse ikke opnås mellem rangerleder og lokomotivfører, skal rangerlederen postere en eller flere af sine rangerhjælpere således, at denne eller disse ved at gentage signalerne tilvejebringer forbindelsen.

Lokomotivføreren skal være opmærksom på at opfatte signalerne fra rangerlederen og skal i den anledning — for tommandsbetjente lokomotivers vedkommende eventuelt ved lokomotivfyrbøderens assistance — holde fornødent udvig efter rangerlederen og rangerhjelperne. Såfremt lokomotivføreren mister kontakten med rangerlederen, skal han være særlig agtpågivende og skal efter omstændighederne bringe rangerbevægelsen til standsning.

Lokomotivføreren skal straks efterkomme rangerlederens signaler, medmindre han kan se, at efterkommelsen heraf vil medføre fare, i hvilket tilfælde han skal gøre rangerlederen opmærksom herpå.

Under bremseprøver må der ikke rangeres med toget, medmindre bremseprøveren over for lokomotivføreren har bekræftet, at alt ved bremseprøven beskæftiget personale er i sikkerhed, jf TB I.

Rangerpersonalets plads under rangeringen

Rangerlederen skal under fornøden hensyntagen til forbindelsen med lokomotivføreren, rangerhjelperne og signalposten, hvis spor-skiftebetjeningen foregår fra en sådan, vælge sin plads således, at han er i stand til at overse det mest mulige af den rangervej, der skal befares, og til straks at kunne standse rangeringen, såfremt der skulle vise sig hindringer for denne.

Rangerpersonalet kan under rangeringen stå på lokomotivets eller på vognenes fodtrin, for så vidt det ikke skal være ved bremserne, men det er forbudt at tage plads på vognenes puffere.

Såfremt flere af rangerpersonalet tager plads på lokomotivet, bør de af hensyn til udkigget ikke stå på samme side af dette. Tilsvarende gælder, når lokomotivet skyder rangertrækket, og flere af rangerpersonalet tager plads på forreste vogn i køreretningen.

Rangering med motorlokomotiver, motorvogne og lyntog

Ved rangerbevægelser med *enkeltkørende motorlokomotiver* eller *enkeltkørende motorvogne* skal lokomotivføreren tage plads i det førerrum, som det vil være mest hensigtsmæssigt at benytte under hensyn til de rangerbevægelser, der skal udføres, og må derefter ikke uden at have underrettet rangerlederen skifte førerrum. Rangerlederen skal — forudsat at han i øvrigt tager plads på motorkøretøjet — tage plads på det i den øjeblikkelige køreretning forreste fodtrin på den side af køretøjet, hvor lokomotivføreren har plads, og her stå således, at han har det for en sikker rangerbevægelse nødvendige overblik over rangervejen og mulighed for kontakt med signalposter og andre rangerbevægelser. Såfremt lokomotivføreren selv er rangerleder, eller såfremt rangerlederen ikke kan placere sig som foran anført, skal motorkøretøjet, dersom det er udstyret med førerrum i begge ender, altid betjenes fra det førerrum, der er forrest i den øjeblikkelige køreretning.

Ved *lyntogs* ombordkørsel på og ilandkørsel fra færger skal lokomotivføreren altid være i det forreste førerrum i køreretningen, hvor lokomotivfører II ligeledes skal tage plads for at kunne træde til, såfremt føreren pludselig skulle få forfald. Ved alle andre rangerbevægelser med lyntog skal lokomotivfører II altid være i det modsatte

førerrum af det, hvori lokomotivføreren opholder sig, og lokomotivfører II skal ved alle tilbagegående bevægelser være i forbindelse med rangerlederen og ved hjælp af brummersignaler (eventuelt telefonen) øjeblikkeligt melde rangerlederens ordrer til lokomotivføreren.

Under rangering med *elektriske tog* skal elektroføreren («køremanden») være i forreste førerrum.

Ved rangerbevægelser med *sammenkoblede motorlokomotiver eller sammenkoblede motorvogne* samt ved rangerbevægelser med *et arbejdende motorlokomotiv eller en arbejdende motorvogn med en eller flere tilkoblede vogne* skal lokomotivføreren være på den førerplads, der ligger i samme side som den, hvor rangerlederen må tage plads af hensyn til signalposternes beliggenhed i forhold til rangerbevægelsen, kurveforhold m m.

Under rangering med motorlokomotiver, motorvogne og lyntog skal vinduet i den side af førerrummet, hvor rangerlederen befinder sig, stå åbent.

Skulle der undtagelsesvis forekomme tilfælde, hvor føreren af motorkøretøjet, henholdsvis rangerlederen, ikke kan placere sig som anført, skal de pågældende træffe særlig aftale om rangeringens udførelse, der da skal afvikles med særlig forsigtighed.

Forholdsregler i den rangeringens påbegyndelse

Rangerarbejdet skal udføres således, at der ikke opstår fare for personer, materiel eller gods m v, hvorfor rangerlederen, *forinden* han giver ordre eller signal til udførelse af en rangerbevægelse, bl a skal have sikret sig,

- at* der er frit spor, hvor bevægelsen skal foregå,
- at* rangerhjælperne er på plads og i fornødent omfang instrueret om arbejdets udførelse,
- at* eventuelle signaler for det pågældende sporområde tillader udførelsen af den påtænkte rangerbevægelse,
- at* rangeringen kan foretages under hensyn til eventuel anden rangering i samme eller i nærliggende spor,

- at* de i rangervejen liggende sporskifter, sporspærre, drejeskiver, brovægte m v er eller rettidigt bliver rigtigt indstillet, samt fastholdt, hvis dette kræves,
- at* løst materiel er eller bliver anbragt i tilstrækkelig afstand fra sporet, og at de på tilstødende nabospor eventuelt hensatte vogne er anbragt inden for frispormærkerne,
- at* bremseprøveren har underrettet lokomotivføreren for så vidt angår tog, hvor bremseprøve er påbegyndt, jf i øvrigt TB I, samt
- at* rejsendes ud- og indstigning er bragt til ophør og dørene lukket, forinden der rangeres med et togs persondel.

Det påhviler rangerlederen at underrette lokomotivføreren om, hvilke rangerbevægelser der skal foretages, når der skal rangeres med eller mod vogne med rejsende, eller når oversigtsforholdene eller tilstedeværelsen af særlige farepunkter gør skærpet udvig eller forsigtig kørsel nødvendig.

Endvidere påhviler det rangerlederen, forinden rangeringen påbegyndes på læssespor eller nabospor til læssespor, hvor der henstår vogne under af- og pålæsning, bl a at sørge for,

- at folk*, der er beskæftiget ved og i vogne, der skal flyttes eller vil blive berørt af rangerbevægelsen, varskos i tide og på fyldestgørende måde,
- at* de ved vognene holdende køretøjer foranlediges fjernet i tilstrækkelig afstand fra vognene og sporet, samt
- at* de særlige forsigtighedsregler for passage af overkørsler, læsseveje og terræn, der er tilgængeligt for den almindelige færdsel, iagttages.

Ligeledes skal rangerlederen i videst muligt omfang sikre sig,

- at* bremsen er løsnat eller udlignet på de vogne, der skal rangeres med,
- at* de mellem vognene eventuelt anbragte hemske er fjernet,
- at* udadgående døre og lemme i vognene er forsvarligt lukkede eller

fastholdt i åben stilling af de dertil bestemte kroge (om rangering med *brede* vogne med udadgående døre og lemme, se dog side 11), at læsemåden for vognene — navnlig for vogne under af- og pålæsning — tillader rangering med disse, at alle slags koblinger er forskriftsmæssigt samlede eller ophængt.

Forholdsregler under rangeringens udførelse

Rangerpersonalet og i særdeleshed rangerlederen skal *under* udførelsen af rangerarbejdet stedse være opmærksom på gældende signaler og på, at rangervejen vedblivende er retstillet og fri, samt udvise agtpågivenhed over for anden rangering.

Rangerer flere rangerhold samtidigt i nærheden af hinanden, skal der for at hindre uheld samt for at fremme arbejdet så vidt muligt forud træffes aftale mellem de forskellige rangerledere om rangeringens omfang og påtænkte udførelse.

Hastighed under rangeringen

Rangertrækkets hastighed må ikke være større end forsvarligt og skal afpasses efter forholdene (udsigtsmulighederne, rangervejens indstilling, rangertrækkets størrelse og betjening, sporenes stignings- og kurveforhold, vejrforholdene, skinnernes tilstand m m), hvorfor det i givet fald påhviler rangerlederen at sørge for, at hastigheden afpasses efter forholdene.

Rangering med særlig forsigtighed med visse vogne

Særlig forsigtighed, hvilket forudsætter, at de pågældende vogne under rangering *ikke* udsættes for stød, tørring, hård opbremsning o l, skal udvises ved rangering *med* eller *mod*:

Vogne med rejsende.

Vogne, hvorfra der vises brandgult flag, henholdsvis brandgult lys.

Vogne med levende dyr, med beboelsesvogne og andre køretøjer.

Vogne med eksplosive stoffer og genstande.

Vogne med beklæbningsedler for forsigtig rangering samt for brandfarligt gods.

Vogne med lig.

Vogne, der ifølge påskrift eller beklæbning er læsset med skrøbeligt gods eller gods, der er udsat for let at kunne styrte om, f eks æg, øl og mineralvand, flasker og andre glasvarer, syreballoner, maskin- og støbegods, møbler og flyttegods, tagsten og eternit.

Vogne læsset med stykgods.

Vogne, som ifølge deres konstruktion og indretning er særlig udsat for beskadigelse ved stød og hård opbremsning, f eks sovevogne, spisevogne, restaurationsvogne, udflugtsvogne, kinovogne, vogne med batteri til togbelysning, beholder- og krukkevogne, specialfiskevogne, kranvogne, opmålingsvogne, hjælpevogne og andre specialvogne.

Vogne, som på grund af læssets beskaffenhed eller læsemåde vanskeligt kan tåle almindelig rangering, herunder vogne med særlig langt eller glat gods, f eks høvlet træ, særlig højt eller tungt gods, vogne, hvis læs overskrider læsseprofilet, samt vogne, der er sammenkoblet ved koblingsstang eller ved selve læsset.

Vogne, der henstår til behandling ved pakhus, læsseperron, i læssehal, værksted o l.

Rangering ved pakhuse og andre bygninger, læssebroer, læsehaller og værksteder

Under rangering ved pakhuse eller læssebroer, i læsehaller eller værksteder må rangerlederen sørge for, at et passende antal bremses blandt de henstående vogne er fastskruet eller nedpindet, samt at læssepersonalet (værkstedspersonalet) forud underrettes om rangeringen. Haves der ikke vished for, at de henstående vogne ikke kan komme i bevægelse, skal rangerlederen, forinden rangeringen påbegyndes, foranledige, at de i forbindelse med vognene anbragte læssebroer fjernes, at eventuelle i vognene indførte lysledninger udtages, samt at gods, der er hensat op ad vognene, fjernes.

Når *brede* vogne med udadgående døre og lemme skal rangeres forbi læssebroer, pakhuse og andre nær sporet liggende bygninger, skal vognenes døre og lemme i almindelighed holdes lukket, idet det

ikke kan påregnes, at sådanne vogne kan passere med åbne døre og lemme, selvom disse er påhaspede.

Under rangering ved pakhus må håndbremsen på den mod pakhuset vendende vognside ikke betjenes, og rangeringen skal derfor, hvis anden brugelig bremse ikke findes, foregå så langsomt, at vognen kan standses på anden måde.

Rangering over overkørsler

Ved rangering til eller ud over overkørsler skelnes mellem

- 1) overkørsler forsynet med led eller med manuelt betjent bomme,
- 2) overkørsler forsynet med advarselssignalanlæg eller med automatiske bomanlæg samt
- 3) øvrige overkørsler,

og der gælder herfor følgende bestemmelser:

- ad 1) Rangerlederen skal enten sikre sig, at ledbevogetningspersonalet er til stede, eventuelt at led og bomme er lukkede, eller sørge for, at en mand tager plads ved overkørslen for at standse vejfærdslen.
- ad 2) Rangerlederen skal foranledige, at vejfærdslen standses således: ca 1/2 minut før rangertrækket skal passere overkørslen, skal advarselssignalanlægget, hhv det automatiske bomanlæg, sættes i funktion ved betjening af trykknop »Tænding (og ned)« i betjeningskassen, der er anbragt ved overkørslen eller på stationsbygningen. Umiddelbart forinden rangerlederen giver signal til rangering over overkørslen, skal han sikre sig, at anlægget fungerer. Da anlæggene er indrettet således, at de normalt ophører med at fungere, når rangertrækket er fri af overkørslen, skal rangerlederen ved frem- og tilbagerangering over overkørslen fortsat sikre sig, at anlægget er i funktion. Er dette ikke tilfældet, kan årsagen være, at der er indtrådt tids-spærring efter den foregående passage af overkørslen. Tids-spærringen ophæves da manuelt som foreskrevet på opslag i betjeningskassens låg.

Hvis anlægget efter endt rangering ikke går i normalstilling, skal rangerlederen betjene trykknappen »Slukning (og op)« i betjeningskassen.

Ved rangering over overkørsler, der er beliggende på enkeltsporet bane, skal advarselssignalanlægget, hhv det automatiske bomanlæg, efter endt rangering — uanset om vejsignalerne måtte være slukket — bringes i normalstilling (tidsspærring ophæves), som foreskrevet på betjeningskassens låg.

Ansvarer herfor påhviler på togfølgestationer stationsbestyrelsen, der sikrer sig melding fra rangerlederen, og på alle andre ekspeditionssteder togføreren.

Såfremt advarselssignalanlægget, hhv det automatiske bomanlæg, ikke kan fungere, skal rangerlederen foranledige, at vejfærdslen standses af en mand, der tager plads ved overkørslen.

- ad 3) Rangeringen skal ske med fornøden forsigtighed, og der skal, såfremt der ikke haves fri oversigt over overkørslen og dennes nærmeste omgivelser, afgives lydsignaler fra lokomotivet. Der må ikke køres med større hastighed, end at rangertrækket i tide kan standses, hvis der viser sig hindringer på overkørslen.

Ved standsning af vejfærdslen skal det af politiet anvendte stop-tegn benyttes.

Politiets tegn for »stop« gives ved, at politibetjenten udstrækker begge arme vandret til hver sin side på tværs af den færdselsåre, hvor færdslen skal stoppes. Stoptegnet gives fra en plads midt i gade- eller vejkrydset eller på et andet hensigtsmæssigt sted så nær midten af gade- eller vejkrydset som muligt.

Forinden stoptegnet 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 på gaden eller vejen, da hele færdslen ikke kan standse med kort varsel. Den pågældende skal derfor, når han skal afgive tegn til standsning af færdslen, *i god tid indtage sin plads* og holde godt udkig til alle sider, således at han er i stand til enten at standse færdslen eller rangertrækket (toget).

Efter mørkets frembrud skal det forannævnte tegn erstattes af rødt lys, der bevæges i kreds, vist mod den retning, fra hvilken færdslen kommer. Såfremt der også kommer færdsel fra modsat side, skal lyset efter omstændighederne skiftevis vises mod begge sider.

Såfremt en overkørsel på grund af stedfindende rangering over denne bliver spærret for vejfærdsel i mere end ca. 3 minutter ad gangen, skal rangeringen, såfremt spærringen har forårsaget standsning i vejfærdslen, afbrydes et øjeblik, således at de ved overkørslen opholdte vejfarende får 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.

Rangerkontakter

For nogle af de automatisk sikrede overkørsler *på fri bane* ligger tændestedet på stationsområdet, og for at hindre, at sådanne anlæg fungerer under rangering på stationen, kan disse være suppleret med en rangerkontakt, der betjenes ved hjælp af en kupénøgle.

En del rangerkontakter har et tableau, der viser sort for normalstillingen og hvidt for den omlagte stilling.

Rangerkontakten skal betjenes af rangerlederen, inden rangeringen påbegyndes. *Efter endt rangering skal kontakten straks sættes tilbage i normalstillingen.*

Det fremgår af togplanerne, hvilke anlæg der er forsynet med rangerkontakt.

Rangering på terræn, der er tilgængeligt for den almindelige færdsel

Foretages rangeringen på statsbanernes indhegnede terræn, men over læssevejsoverkørsler eller lignende overgange, skal disse i det tidsrum, hvor der ikke er afspærret for publikum, under rangerbevægelser være forsynet med transportable spærretavler, for så vidt ingen bevogtning eller anden afspærring finder sted.

For rangering på 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 på havnepladser til anvendelse.

Rangering i spor med tværgående færdsel

Under rangering i spor langs perroner, hvor publikums færdsel mellem perronerne skal foregå over sporene, eller hvor der forefindes overgange og karreveje til brug for kørsel med perronvogne og perronkarrer, skal der udvises fornøden agtpågivenhed 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 pågældende togvej.

Rangering ind i et hovedspor, der skal benyttes af et tog, som er på vej mod stationen, må kun finde sted efter stationsbestyrerens tilladelse og kun i sigtbart vejr.

Rangering ud i togvejen for et ventet sneplovtog må *ikke* finde sted.

Rangertræk og lokomotiver, der på en station kører efter et afgående tog ad dettes udkørselstogvej, må ikke komme togets sidste vogn nærmere end 100 m og må ikke uden signalpostens tilladelse passere den pågældende togvejs isolerede skinner og skinnekontakt for togvejsopløsning.

Rangering ud over rangergrænsemærket

Der må ikke rangeres ud over rangergrænsemærket, medmindre lokomotivføreren har modtaget fribaneordre til nærmeste togfølgestation i overensstemmelse med reglerne for arbejdstog, på dobbeltsporet bane for særlige arbejdstog.

Der kan dog gives a f g å e n d e tog tilladelse til at rangere ud over rangergrænsemærket uden fribaneordre. Tilladelsen gives skriftlig af stationsbestyreren til lokomotivføreren med udtrykkelig tilkende-

givelse af, at der er afmeldt for toget, og på strækninger med manuel linieblok efter at der endvidere er indført kørsel med stationsafstand.

Afmeldingen skal i så fald gives på følgende måde:

»Tog N skal inden afgang herfra rangere ud over rangergrænsemærket. Tog N afsendes«.

Eventuel linieringning skal udsættes til umiddelbart inden togets afgang.

Når et tog på dobbeltsporet bane skal rangere ud over rangergrænsemærket ad venstre spor, skal fribaneordre altid udstedes.

Tograngering på visse stationer

Som anført på side 4—5 påhviler ledelsen af *tograngeringen* på de stationer, hvor den ikke udføres af stationspersonalet, togføreren personlig efter forud indhentet tilladelse fra stationsbestyreren.

Stationsbestyreren må i videst muligt omfang være parat til ved togets ankomst at give ordre om, hvorvidt rangeringen må påbegyndes, og togføreren må i de tilfælde, i hvilke tilladelse fra stationsbestyreren udebliver, snarest søge forbindelse med denne.

Såfremt togføreren ikke kører forude i toget, men har plads så langt tilbage i dette, at rangeringens påbegyndelse vil blive væsentligt forsinket ved at afvente hans tilstedekomst, skal han forud træffe fornøden aftale med forreste togbetjent, så at denne, under iagttagelse af de i det efterfølgende fastsatte regler, kan påbegynde rangeringen. Vedkommende togbetjent har derefter ansvaret for den af ham ledede rangering. Stationsbestyrerens tilladelse til rangeringens påbegyndelse kan efter omstændighederne gives mundtligt, eventuelt ved rangeringsignal »frem« (signal nr 85) eller »tilbage« (signal nr 86), til togføreren eller direkte til forreste togbetjent. Togbetjenten skal have opmærksomheden henvendt på afgivelsen af nævnte signaler fra stationsbestyreren og skal gentage signalet som tegn på, at han har opfattet det. Såfremt togføreren nærværelse i øvrigt ikke er nødvendig andetsteds, skal han hurtigst muligt selv overtage og fuldføre rangeringen.

Det er tilladt togføreren i de tilfælde, hvor hans nærværelse er nødvendig andetsteds på stationen eller i toget, at overdrage ledelsen af tograngeringen til en af de i toget tjenstgørende togbetjente, når

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. på stedet. Derimod må ledelsen af tograngeringen ikke i noget tilfælde overlades til det ved rangeringen assisterende stationspersonale. Sådant personale må i heromhandlede forbindelse kun anvendes som rangerhjælpere ved rangeringen.

Afkobling af vogne bag i tog

Medfører et tog vogne bagpå, bestemt til at efterlades i en stations hovedspor, skal togføreren, hvis det ikke drejer sig om faste vogne efter togplanerne, tidligst muligt og senest fra den nærmeste foranliggende holdestation underrette den pågældende station herom. Afkoblingen, der ikke må foretages, før togføreren i hvert enkelt tilfælde har indhentet stationsbestyrerens tilladelse hertil, besørger af togpersonalet, dog således, at stationspersonalet på 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 med håndsignallygte, medmindre lyset fra det rangerende lokomotiv eller belysningen på stationspladsen gør en sådan fremgangsmåde unødvendig.

I kurvet spor skal lyset afgives fra kurvens indvendige side.

Rangering på stationens område for bane-, maskin- og signaltjenesten

Når bane-, maskin- eller signaltjenesten ønsker vogne flyttet uden for de dem overdragne områder, skal der rettes henvendelse til stationen, der da giver de fornødne anvisninger og derefter bærer ansvaret for vognenes flytning. Stationen kan evt. afgive rangerleder til denne rangering.

Flytning af vogne ved private

Ifølge statsbaneloven må private personer kun med stationspersonalets tilladelse og under dettes kontrol foretage flytning af jernbanevogne på stationerne.

Sikring af færdigrangerede vogne

Når de færdigrangerede vogne er på plads, skal de stå inden for frispormærkerne og være sikrede ved bremsning og sammenkobling. Til afbremsning må trykluftbremsen ikke anvendes.

Lokomotivers kørsel til og fra remise

Et lokomotivs kørsel på stationsområdet til og fra grænsen for maskintjenestens område skal ledes af en mand af stationspersonalet (rangerleder), medmindre kørslen er sikret ved signaler.

Under et lokomotivs kørsel på maskintjenestens sporområde er lokomotivføreren rangerleder. Er lokomotivet foruden af lokomotivføreren betjent af en lokomotivfyrbøder, skal denne efter lokomotivførers ordre skifte sporskifter, betjene drejeskiver m v og fastholde *modgående* sporskifter. Er lokomotivet kun betjent af én mand, skal stationspersonalet, såfremt der under kørslen skal betjenes sporskifter eller drejeskiver m v, ledsage lokomotivet til og fra det sted på maskintjenestens område, hvor lokomotivet skal anbringes, 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 København G gælder en særlig ordning).

Med hensyn til, hvilket førerrum føreren af motorkøretøjer skal benytte under kørslen til og fra remise, gælder de på side 7 anførte bestemmelser.

Sporskifternes betjening, sikring og renholdelse

Et sporskifte må ikke skiftes, før *alle* vogne i det pågældende 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, såfremt det er muligt, træffes forud mellem rangerlederen og signalposten.

Foreligger der ikke sådan aftale eller særlig af stationen udstedt instruks, skal rangerlederen, eventuelt gennem en af sine rangerhjælpere, under rangeringen opretholde forbindelse med signalposten.

Såvel i disse tilfælde, som når sporskiftningen udføres af rangerpersonalet, skal rangerlederen betegne de sporskifter, der skal omstilles, så tydeligt, at misforståelse er udelukket.

Kan rangerlederen ikke fra sin plads overse hele rangervejen, og han derfor ved forudgående ordre, ved signal eller ved tilråb foranlediger stedbetjente sporskifter skiftet til et nærmere bestemt spor, skal sporskifteren efter fuldført skiftning ved et aftalt, bestemt tegn, eventuelt i forbindelse med råbet: »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 råb underrette denne herom.

Uanset afgivelsen af retmelding påhviler det rangerlederen i videst muligt omfang at overbevise sig om, at de af ham afgivne ordrer er eller bliver rigtig efterkommet, idet misforståelser, fejl eller forglemmelser på dette område let kan give anledning til uheld og ulykker.

Ved skiftning af stedbetjente sporskifter skal rangerpersonalet sikre sig, at sporskiftetungerne efter omstilling slutter tæt til sideskinnerne.

Med hensyn til sikring af modgående sporskifter under rangering skelnes der mellem, om sporskiftet skal passeres af toglokomotiver eller ikke.

Til toglokomotiver henregnes alle lokomotiver og motorvogne, der er tjenestgørende for tog. Lokomotiver og motorvogne, der skal afgå med tog eller som ankommer med tog, betragtes som toglokomotiver fra det tidspunkt, de overtages fra maskindepotet hhv overleveres til maskindepotet.

Lyntog henføres altid under reglerne for toglokomotiver.

Når rangering foretages med *toglokomotiv*, skal alle i rangervejen liggende sporskifter, der skal passeres i *modgående* retning, være sikret på en af de nedennævnte måder *under toglokomotivets passage*:

Fastholdt ved hånden,
fastholdt af stoppebolt i sporskiftebukken (sporskifter af ældre konstruktion),
fastholdt af låsebolt i låsestilling,
fastholdt af en stockflethsk lås i låsestilling,
fastholdt af en i sporskiftet indbygget, håndbetjent betjeningslås,
fastholdt af en nøglelås i låsestilling eller
centralbetjent (med betjeningshåndtagets håndfalle i hak hhv hvidt kontroltableau eller hvidt, fast lys i tableaulampen).

Skal sporskiftet *ikke* passeres af toglokomotivet, er det for stedbetjente sporskifter tilstrækkeligt, at sporskiftet er holdt i stilling af kontravægten, når denne er i ro.

Krydsningssporskifter, ved hvilke sporskiftesignalet er udformet som daglyssignal, må ikke befares, når sporskiftesignalet helt eller delvis er slukket, med mindre sporskiftetungerne er aflåset med låsebolt i fornødent omfang. Rangering gennem et krydsningssporskifte skal i øvrigt altid ske med forsigtighed, og der må så vidt muligt ikke foretages opbremsninger under passage af sporskiftet.

Når rangeringen er endt, skal sporskifter i hovedspor være stillet til hovedspor. Sporskifter til bagspor, afløbssporskifter og sporspærre skal være stillet således, at vogne i drift ikke kan løbe ind i hovedspor.

Sporskifterne skal til enhver tid være vel renholdt overalt og forsynet med fornøden smørelse, så de er lette at skifte. Endvidere bør det påses, at grus, sten o.l. ikke forefindes mellem sporskiftetungerne og sideskinneerne.

Opskæring af sporskifter

Med undtagelse af enkelte på større stationer anbragte særlige sporskifter, der er indrettet på at kunne befares i urigtig stilling (»skæres op«), er opskæring af *medgående* 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 opskæring, må rangertrækkets bevægelsesretning ikke forandres, før hele rangertrækket har passeret sporskiftet, og der haves sikkerhed for, at sporskiftetungerne er gået tilbage til udgangsstillingen.

Rangering på drejeskiver og brovægte

Inden lokomotiv- og vogndrejeskiver passeres, skal det påses, at de er stillet rigtigt, at samtlige rigler er i låsestilling, og at palerne er sat i hak.

Drejeskiverne må ikke bringes til standsning ved hjælp af riglerne eller palerne, da disse derved ødelægges.

Efter forlangende af lokomotivføreren (eventuelt ved fløjtesignal »mandskab til hjælp« (signal nr 61)) skal stationen være behjælpelig med drejning af lokomotiver. Sådan assistance må ikke forlanges uden bydende nødvendighed.

De på stationerne værende vogndrejeskiver må kun befares af rangerlokomotiver og toglokomotiver, når disses akseltryk er under 12 tons. Vogndrejeskiven på Holbæk station må overhovedet ikke befares af lokomotiver. Den 20 m drejeskive på København H (på ilgodspladsen) må dog befares af alle lokomotiver.

Forinden en brovægt passeres, eller vogne anbringes på vægten til vejning, skal rangerlederen sikre sig, at brovægten ikke står i vejstilling, idet vægten beskadiges ved påkørsel i denne stilling.

Voggenes kobling

Under rangering skal i almindelighed de vogne, hvortil eller hvormed der rangeres, være sammenkoblet indbyrdes og med lokomotivet.

Til- og frakobling må kun foretages, når vogne og lokomotiver holder stille eller bevæger sig med så ringe fart, at koblingens udførelse må anses for fuldkommen farefri for udøveren.

Det er ikke tilladt at rangere med slækkede koblinger, i den hensigt at afkoble vogne under farten, for at lade lokomotiv og vogne køre ad hver sit spor.

Voggenes bremsning

Lokomotivernes bremse skal under rangering med vogne benyttes med forsigtighed, for at der ikke skal fremkomme stærke stød, hvorved uheld kan indtræffe.

H e n s t å e n d e v o g n e skal under rangeringen være afbremset eller på anden måde sikret, såfremt der på grund af faldforhold, vejrforhold eller stød fra senere hensatte vogne kan være fare for, at vognene kan gå i drift.

Under tograngering skal den henstående togdel holdes bremset, for tog, i hvilke slutbremsen er en skruebremse, derved, at i hvert fald denne bremse er fastspændt. Såfremt den henstående togdel har virksom luftbremse, sørger den, der foretager afkoblingen, for afbremningen. Har den henstående togdel ikke virksom luftbremse, skal den, der foretager afkoblingen, sørge for, at de nødvendige skruebremsere eventuelt håndbremsere fastspændes, henholdsvis nedpindes. I skruebremsede tog kan der forud træffes aftale om, at bremsepersonalet i den henstående togdel sørger for afbremningen.

Afbremsnings med skruebremse til sikring af den henstående togdel skal ske på den måde, at bremsen først skrues helt til og derefter trækkes hårdt an.

Det påhviler rangerlederen at sørge for, at der under rangeringen betjenes bremsere på vognene i så stort omfang som muligt.

Er der særlige forhold såsom fald på sporene, usigtbart vejr (regn, tåge), stærk blæst, fedtede skinner o.l., påhviler det rangerpersonalet at være særlig opmærksom på bremsningen, idet vogne under disse forhold let kan få for stærk eller for lidt fart, eventuelt igen gå i drift, og derved kan forårsage tørring eller løbe ind (tilbage) i ranger- eller togveje og forårsage uheld.

Bremsningen af vognene sker i almindelighed ved hjælp af vognenes skrue- eller håndbremsere eller, såfremt der ikke findes bremsere, ved hjælp af hemsko og håndspager. Vogne må ikke påregnes bragt til standsning ved, at de kører mod stoppebomme eller sporstoppere, idet påkørsel af sådanne ikke-fjedrende spærreindretninger let volder materiel skade.

H e m s k o anvendes på ranger- og godsbanegårde (faldbane-

gårde) i henhold til lokal instruks. Endvidere anbringes hemsko foran stoppebomme og for enden af blindspor o.l., jf. nedenfor.

Truck-personvogne og truck-postvogne må ikke afbremses ved hjælp af hemsko, og hemsko må i øvrigt kun bruges efter tilladelse fra distriktet og i overensstemmelse med den i disse tilfælde udstedte særlige instruks.

Hemsko fremstilles både som »enkelte« og som »dobbelte« hemsko.

Dobbelte hemsko består af 2 hemsko, en for hver skinnestreg, 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 eller venstre hemsko til brug på henholdsvis højre og venstre skinnestreg, ligesom hemskoene fremstilles i forskellig sålbredde, efter hvilket skinneprofil de skal benyttes til, og endvidere som enkeltlaskede eller dobbeltlaskede.

Det skal derfor ved rekvisition af hemsko udtrykkelig anføres, til hvilken skinnetype hemskoene skal anvendes, og hvilken slags der ønskes. Det skal på stationer, hvor der samtidig anvendes hemsko til mere end én skinnetype, nøje påses, at hemskoene kun anvendes til den skinnetype, som de er fremstillet til, hvilket vil fremgå af påmaling på hemskoene.

Ved brugen af hemsko skal det påses, at de er i brugbar stand (spidsen ubøjet og hel), og at de anbringes rigtigt på skinnen. Endvidere skal det for de enkelte hemskos vedkommende påses, at de er indsmurt såvel på under- som på 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, men eventuelt vil blive slået af. I frostvejr, eller når skinnerne er fedtede, er det dog tilladt undtagelsesvis at strø en ringe mængde sand eller aske på det foran hemskoen værende skinnestykke samt på hemskoens spids for at undgå, at hemskoen skydes foran hjulet.

Hemsko må ikke udlægges således, 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 må enkelte hemsko kun anbringes på kurvens indvendige skinne.

På stationer, hvor hemsko anvendes i større omfang, skal der foretages periodiske eftersyn af hemskoene. Hemskoene skal på sådanne stationer være anbragt på hemskobænke, når de ikke er i brug.

Ved brugen af håndspager til standsning af vogne skal det iagttages, at håndspagerne 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 håndspagen anbringes under bærefjederens bageste del med støtte mod fjederstropen og trækkes til, således at den virker bremsende på hjulringen, samtidig med at trækket i håndspagen direkte modvirker vognens bevægelse. Håndspager må ikke stikkes ind imellem hjuleger på vogne, der er i bevægelse. Der må ikke bremses mere end 2 vogne ad gangen med håndspage.

Rangering med stød

Ved stødrangering forstås, at én eller flere vogne sættes i fart (skydes) henimod det sted, hvortil de er bestemt, og derefter slippes.

Vogne, som stødrangeres samtidig, skal være indbyrdes sammenkoblede.

Stødrangering må kun anvendes, når rangerlederen sikrer sig, at det fornødne personale og de fornødne midler er til stede til rettidig og forsvarlig bremsning af de afslåede vogne.

Ved stødrangering skal den afslåede vogns eller vogngruppes fart i afstødningsøjeblikket bl a afpasses efter

den afstand, som de stødrangerede vogne skal tilbagelægge,
det antal vogne, der afslås,
vognenes vægt og indhold,
sporets stignings- eller faldforhold,
vejrforholdene (blæst eller stille vejr) samt
de til vognenes bremsning til rådighed stående midler.

Når sporenes faldforhold og vejrforholdene er så vanskelige, at

stødrangering må antages ikke at kunne anvendes uden fare for uheld, er sådan rangering forbudt.

I øvrigt må stødrangering *ikke* anvendes på steder, hvor svigtende bremsning eller andre forhold kan medføre fare, og bl a *ikke*

i eller mod spor på steder, der er tilgængelige for almindelig færdsel, såfremt betryggende bevogtning af det omhandlede sporområde ikke er iværksat eller ikke kan foretages, i spor, der udmunder i eller krydser hovedspor, på hvilke tog kan ventes,

mod et færgeleje på spor, der er stillet til færgeklappen, ud mod den frie bane, d v s når rangervejen i sit endelige forløb giver adgang til den frie bane,

ud mod havnebane eller havneplads, medmindre der haves fuldstændig sikkerhed for, at vognene, selv om det ikke skulle lykkes rettidig at bremse dem, ikke kan løbe ud på havnebanen (havnepladsen),

imod perronudkørselssignaler eller dværgsignaler, medmindre disse viser »signalet annulleret«,

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 pakhusspor samt

til spor (korte blindspor, spor med drejeskiver, brovægte og skydebroer eller spor, der umiddelbart støder op til bygninger etc), hvor stødrangering på grund af stedlige forhold er forbudt af vedkommende station ved lokal instruks.

Endvidere er stødrangering forbudt

med eller *mod* de på siderne 10 — 11 angivne kategorier af vogne, hvormed der skal rangeres med særlig forsigtighed,

med vogne uden vrideskamler, der i henhold til bestemmelserne i ordreserie J er sammenlæst med skinner på indtil 60 m længde (sådanne vogne må kun rent undtagelsesvis løbe over rangerbjerge og må da ikke få frit nedløb),

med eller *mod* elektriske motorvogne og dieselmotorvogne samt

med eller *mod* traktorer, der befordres i tog.

Rangering med tov

Hertil må kun de af statsbanerne leverede tove benyttes.

Igangsætning skal ske jævnt og ikke med pludseligt ryk.

Tovet må kun benyttes i dets fulde længde og ikke forkortes ved sammenlægning.

Rangertovets trækkrog kan ved rangertræk på højst 3 vogne anbringes i de kroge eller øskner, der er anbragt på vognene. Skal der flyttes et større træk vogne, skal trækkrogen befæstes til en af vognenes akselgaffler.

Rangering med tov må ikke finde sted ud mod havnebane eller havneplads, medmindre der haves fuldstændig sikkerhed for, at vognene, selv om det ikke skulle lykkes rettidigt at bremse dem, ikke kan løbe ud på havnebanen (havnepladsen).

Særlige forhold vedrørende rangering med lokomotiv

De tider, i hvilke tog- og rangerlokomotiver ordinært kan anvendes til rangertjeneste, fastsættes i de af distrikterne udsendte oversigter over rangertider.

For toglokomotivernes vedkommende regnes rangertiden for afgående tog fra det tidspunkt, lokomotivet forlader maskintjenestens sporområde, til togets planmæssige afgangstid, medens rangertiden for ankomne tog regnes fra virkelig ankomsttid, til lokomotivet kører ind på maskintjenestens sporområde.

Kommer et damplokomotiv ikke ind på maskintjenestens sporområde i tiden mellem fremførelsen af to tog, betragtes hele den mellemliggende tid, beregnet på den ovenfor angivne måde, som rangeretid, uanset om der er udført rangerarbejde.

Kommer en motorvogn eller et motorlokomotiv ikke ind på maskintjenestens sporområde i tiden mellem fremførelsen af to tog, beregnes rangertiden således:

For *ankomne* tog fra togets virkelige ankomsttid, indtil motorkøretøjet er anbragt på den plads, hvor det skal henstå.

For *afgående* tog fra motorkøretøjet afgår fra den plads, hvor det har henstået, indtil togets planmæssige afgangstid.

For rangerlokomotivernes 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 sporområde, indtil det efter endt rangering atter kører ind derpå.

Ud over de således fastsatte rangertider for rangerlokomotiver kan vedkommende station ekstraordinært og mundtligt forlange yderligere rangering. Den forlangte ekstra-rangering må dog for rangerlokomotiver ikke overskride $\frac{1}{2}$ time. I modsat fald må aftale ske med det pågældende maskindepot af hensyn til lokomotivets videre benyttelse og personalets tjeneste.

For afgående tog skal lokomotivføreren underrettes mindst $\frac{1}{2}$ time inden rangeringens begyndelse, når der skal rangeres længere tid end den fastsatte.

Når det kan forudses, at et toglokomotiv skal rangere på sin endestation ud over den fastsatte rangertid, skal denne station af hensyn til fyrets tilrettelægning, om muligt gennem en foranliggende holdestation, men senest umiddelbart efter togets ankomst, underrette lokomotivføreren derom. Den fastsatte rangertid må dog ikke uden absolut nødvendighed forlanges overskredet, og det pågældende maskindepot skal da underrettes omgående af hensyn til lokomotivbenyttelsen og personalets tjeneste.

Hvor trækraften på vedkommende station ikke er tilstrækkelig til at få de forskellige tog oprangeret i rette tid, kan toglokomotiver rekvireres mod, at indberetning sker til distriktet enten fra stationen eller det pågældende maskindepot efter distriktets nærmere bestemmelse. 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 årsagen til sådan ekstrarangering skal stationen indføre i en dertil indrettet journal, og på grundlag af disse notater indsender stationen i begyndelsen af hver måned til distriktet en fortegnelse over den i den forløbne måned rekvirerede ekstrarangering.

Journalisering og indberetning skal ske på samme måde for rangerlokomotiver, der rangerer ud over den ordinære rangertid.

For toglokomotiver giver rangerlederen lokomotivføreren kvittering på særlig formular for den tid, der rangeres ud over den ordinære rangertid.

Rangering med et afgående togs lokomotiv skal, når ingen anden ordre modtages, ophøre så tidligt, at bremseprøve m m kan være tilendebragt i betimelig tid.

Tilkoblingen til toget foretages af trafik tjenestens personale, der ligeledes samler bremse- og varmekoblinger, for så vidt disse skal samles.

To lokomotiver, der på en station samtidig skal køre til eller fra samme tog, skal altid være sammenkoblet. Sammenkobling skal så vidt muligt også finde sted af lokomotivernes bremsekoblinger.

Under mere omfattende rangering på mellemstationer af tog med to lokomotiver bør det forreste frakobles, såfremt der derved kan vindes tid.

Lokomotivførerne skal søge at undgå, at lokomotiver, der skal frakobles ankomne tog, holder med koblingen så 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 påskrift om forbudet.

På spor med 22,5 kg skinner må der ikke foretages rangering med lokomotiver af litra E, H, N, P, PR, R, S eller T samt med lyntog, motorlokomotiver og motorvogne, når disse har et lige så stort eller større akseltryk end de nævnte lokomotivtyper. Disse spor er på banestrækninger, der i øvrigt må befares af de nævnte, tunge lokomotiver, afmærket med T-formede frispormærker, der er anbragt således, at den lange streg i T-mærket viser mod det spor, der ikke må befares af nævnte tunge lokomotiver, lyntog, motorlokomotiver og motorvogne. Hvor der ved overgangen til et spor er anbragt skilt med »Kørsel kun tilladt rangermaskiner«, er det T-formede frispormærke dog udeladt.

Spor, i hvilke der findes kurver med radius mindre end 180 m, må ikke befares af lokomotiver af litra E, H, N, P, PR, R, S, T eller Div. Sådanne spor er afmærket ved L-formede frispormærker, an-

bragt således, at den lange streg i L-mærket viser bort fra det spor, der ikke må befares af nævnte »stive« lokomotiver.

Spor, i hvilke der findes kurver med radius mindre end 120 m, må ikke befares af sammenlæssede vogne med skinnetransporter eller lignende. Sådanne spor er afmærket ved V-formede frispormærker, anbragt således, at spidsen af V-mærket viser mod det spor, der ikke må befares af nævnte sammenlæssede vogne.

Hvor der er anbragt et V-mærke, er der ikke anbragt noget L-mærke, idet V-mærket også forbyder kørsel med ovennævnte »stive« lokomotiver.

IV. Anmeldelse af og forholdsregler ved indtræffende uheld og ulykker under rangeringen

Anmeldelse af uheld

Det påhviler rangerpersonalet og i første række rangerlederen snarest til stationsbestyreren at afgive melding om ethvert under rangeringen indtruffet uheld, hvorunder f eks

materiel afspores, beskadiges eller må formodes beskadiget, indhold i vogne beskadiges eller forskubbes, sporskifter opskæres i aflåset stilling (for sporskifter inddraget under sikringsanlæg også i uaflåset stilling og også påbegyndte opskæringer, hvor et hjul har været i klemme mellem tunge og sideskinne), uanset om der ikke menes at være påført sporskifterne eller sporskiftelåsene og disses tilbehør beskadigelse, sporspærre, stoppebomme, sporstopper og lignende tekniske anlæg eller løst materiel påkøres og beskadiges, færdselskøretøjer påkøres (selv om der ikke menes opstået nogen beskadigelse), bygninger eller tekniske anlæg påkøres og beskadiges, eller personer eller dyr påkøres (selv om der ikke menes opstået tilskadekomst).

Af hensyn til den fornødne undersøgelse af årsagen 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 må ikke af frygt for følgerne af en begået fejl eller forsømmelse undlade anmeldelse af et indtruffet uheld.*

Dette gælder ikke mindst tilfælde, hvor et centralaflåset eller centralbetjent sporskifte er skåret op, idet centralapparatet da ikke yder

garanti for rigtig sporskiftstilling og dermed heller ikke for rigtig signalgivning. Det er i sådanne tilfælde altid nødvendigt, at der foretages en grundig undersøgelse af sporskiftet og centralapparatet. I modsat fald bliver resultatet let, at der før eller senere opstår et endnu alvorligere uheld.

Om afsporinger skal der på så tidligt et tidspunkt som muligt ske henvendelse til banetjenestens og eventuelt signaltjenestens personale.

Såfremt forholdene tillader det, må 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 skade, kan de atter sættes i drift, eventuelt dog først efter, at den til opklaring af uheldet fornødne undersøgelse har fundet sted. For at undgå forsinkelse af godset bør sådanne vogne eventuelt omlæsses ved stationens foranledning.

Bliver en vogn under rangeringen udsat for så hårdt et stød, at vognens akselhals, leje, smøresystem o l kan tænkes at have taget skade, eller vognens trucker være blevet forskubbet, uden at dette er synligt udvendigt fra, må vognen ikke indlemmes i tog, forinden den er undersøgt af vognopsynet og fundet i orden, eventuelt repareret.

Rangerlederen skal i sådanne tilfælde endvidere undersøge, 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 UR. *Driftsuheld*, hvorved personer omkommer eller kommer alvorligt til skade, skal af stationerne snarest anmeldes for politiet. Endvidere

skal *færdselsuheld* (påkørselsuheld på læssepladser, overkørsler, havneområder m v), hvorved personer, dyr eller køretøjer påføres skade, af stationerne snarest anmeldes for politiet. Skønnes det ved mindre færdselsuheld — og navnlig ved sådanne hvor banerne ubetinget har ansvaret — ønskeligt at undgå politianmeldelse, indhentes forholdsordre hos distriktet.

Af hensyn til afgørelsen af ansvars- og erstatningsspørgsmålet for sådanne uheld er det af betydning, at personalets forklaringer angående uheldet er tilstrækkeligt oplysende og står fast, samt at personalet sikrer sig eventuelle private vidners navn og adresse.

V. Særlige regler for kørsel på havnebaner samt for kørsel og rangering på havnepladser

Havnebane og havneplads

Der skelnes mellem havnebaner og havnepladser. Ved havnebaner forstås i nærværende reglement det eller de spor, der, på steder hvor stationsplads og havneplads ikke støder umiddelbart op til hinanden, forbinder disse to områder, og som er beliggende på terræn, der — bortset fra eventuelle gade- og vejoverkørsler — ikke er bestemt for offentlig færdsel. Det fremgår af afsnit D, ved hvilke stationer der findes havnebaner.

Grænserne mellem stationsplads, havnebane og havneplads fastsættes af distriktet og angives ved mastesignaler eller grænsemærker af udseende som rangergrænsemærker.

Kørsel på havnebaner og havnepladser foregår som rangering, idet der dog i forhold til det i foranstående afsnit I—IV fastsatte gælder følgende særlige bestemmelser:

A. Kørsel på havnebaner

Trækraft

Kørsel på havnebaner med traktorer, hvis maskinkraft er under 80 hk, må kun finde sted efter tilladelse fra generaldirektoratet for hver enkelt traktor. Kørsel uden lokomotiv eller traktor må ikke finde sted. Der må derfor kun rangeres med stød eller med tov ud mod en havnebane, når der haves absolut sikkerhed for, at vognene ikke kan fortsætte ud på havnebanen.

Kørehastighed m v

Kørehastigheden må i almindelighed ikke overskride 15 km/t. Kun såfremt det er nødvendigt for at overvinde særlig bratte stigninger, må en noget større hastighed anvendes.

Ved kørsel fra havnebane ud på havneplads skal hastigheden nedsættes. Kørsel fra havnebane ind på stationsplads må i almindelighed kun finde sted 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, når der sædvanligvis ikke finder rangering sted på stationspladsen i umiddelbar nærhed af havnebanen, være givet tilladelse til kørsel fra havnebanen ind på stationspladsen uden indhentning af stationsbestyrerens tilladelse. Det foreskrives ved lokal instruks, hvorledes forholdet er ordnet for pågældende station.

Lokomotivets plads

Ved kørsel på havnebaner skal lokomotivet være *nederst* på faldet:

Under nedkørsel, når der befordres rejsende i toget.

Under opkørsel, når der befordres rejsende i toget, og havnebanen har større fald end 16 ‰.

Såvel under nedkørsel som under opkørsel, når havnebanen har større fald end 20 ‰.

I øvrigt skal lokomotivet være *nederst* på faldet på havnebaner med større fald end 10 ‰, når det kan ske uden større ulemper.

Bremsebetjening

Ved kørsel på havnebaner skal der mindst være følgende bremsebetjening:

Fremføres toget (rangertrækket) trykluftbremset, anvendes bremseprocenterne for hastighed 30 km/t og faldtal af samme størrelse som havnebanens fald, jf afsnit D.

Fremføres toget (rangertrækket) ikke-trykluftbremset, gælder følgende bremsebrøker:

På fald ‰	Ved kørsel med		
	3- og 4-koblede lokomotiver	2-koblede lokomotiver	Rangertraktorer*)
0—6	1/10	1/9	1/8*)
7—9	1/9	1/7	1/6*)
10—12	1/8	1/8	1/4*)
13—16	1/7	1/6	
17—19	1/6	1/5	
20 og derover	1/5	1/4	

*) Ved kørsel med rangertraktor regnes skrubremserne på de vogne, som i skrubremsede tog henføres til gruppe 3, jf TIB, ikke som skrubremser, men som håndbremser, jf nedenfor.

Alle aksler — såvel tomme som læssede — regnes for hele aksler. En bremset vogn regnes derimod aldrig for mere end 2 aksler. Haves det fornødne antal skrubremser ikke, skal der betjenes én håndbremse for hver manglende skrubremset aksel. Slutbremsen kan dog ikke erstattes af håndbremse.

Ved kørsel på havnebaner med lokomotivet øverst på faldet må der neden for den nederste på faldet værende betjente luft- eller skrubremse kun medføres vogne uden rejsende og kun følgende antal vognaksler:

På fald ‰	Ved kørsel med lokomotiv		Ved kørsel med traktor	
	læssede samt læssede og tomme aksler	udelukkende tomme aksler	læssede samt læssede og tomme aksler	udelukkende tomme aksler
0—7	6	8	3	4
8—10	4	8	2	4
11—20	3	4		
over 20	ingen			

Medfører et ikke-personførende tog (rangertræk) ikke flere vognaksler, end der må have bag slutbremsen, kræves der ikke betjente bremser blandt vognene.

Når lokomotivet er øverst på faldet, og den nederste vogn ikke har betjent luftbremse eller skruebremse, skal den, når havnebanen har større fald end 5 ‰, i nedkørende tog have nedpindet håndbremse og i opkørende tog så vidt muligt betjent håndbremse.

Passage af overkørsler

For passage af overkørsler gælder de i »Rangering over overkørsler« i afsnit III fastsatte bestemmelser. Hvor forholdene ved de i det nævnte afsnit under 3) omhandlede overkørsler gør det hensigtsmæssigt, kan det ved lokal instruks foreskrives, at der under passagen af overkørslen skal gå en mand af rangerpersonalet foran rangertrækket (toget), eller at en mand forud skal tage plads ved overkørslen for i tide at standse færdslen.

Kobling

Under kørsel på havnebaner med personførende tog skal lokomotivet og forreste vogn samt vognene indbyrdes sammenkobles med skruekobling efter de regler, som gælder for egentlige tog (SR § 18). Dog må koblingerne ikke strammes mere, end kurveforholdene tillader.

B. Kørsel og rangering på havnepladser

Lydsignaler fra lokomotivet

Brugen af fløjtesignaler fra lokomotivet skal på havnepladser indskrænkes så meget som muligt. Advarselssignal kan gives med lokomotivklokken.

Rangering med stød og med tov

Der må ikke på havnepladser rangeres med stød eller med tov, medmindre distriktets særlige tilladelse hertil foreligger.

Kørsel fra havneplads ind paa stationsplads

Hvor der ikke findes havnebane, skal der ved kørsel fra havneplads ind på stationsplads forholdes som ved kørsel fra havnebane ind på stationsplads.

Hensynet til den øvrige færdsel

Da kørsel og rangering foregår på terræn, som er tilgængeligt for almindelig færdsel, skal der tages særligt hensyn hertil. Rangerlederen eller den mand, som rangerlederen beordrer hertil, skal vælge sin plads således, at han er i stand til at overse den rangervej, der skal befares, og til straks at lade toget (rangertrækket) standse, hvis der skulle vise sig hindringer for bevægelsen.

På alle steder af havnepladsen, hvor der enten varigt på grund af bygninger eller lignende eller midlertidigt på grund af henliggende tømmer, sten o l ikke haves fri udsigt over sporet og dettes nærmeste omgivelser fra forreste køretøj i en sådan afstand, at toget (rangertrækket) sikkert kan standse foran indtrædende forhindringer, herunder mødende tog (rangertræk), skal der udvises særlig forsigtighed og agtpågivenhed over for den øvrige færdsel. Det samme gælder, når toget (rangertrækket) skal køre forbi passagerbåde, der indtager eller afsætter rejsende, samt overhovedet alle steder, hvor særlig fare foreligger.

Ved kørsel og rangering over gade (vej) gælder de i »Rangering over overkørsler« i afsnit III 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 på 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 nås, og det må 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 på- eller aflæsning, på egen hånd at foretage sådan mindre flytning af vogne, som er nødvendig af hensyn til læsningen, henholdsvis aflæsningen, når

intet jernbanepersonale er eller hurtig kan komme til stede; men forsenderne skal sørge for, at sporet, hvorover bevægelsen skal foregå, er frit, at vognene ledsages, så at de hurtigt kan bringes til standsning, at andre vogne ikke påkøres og derved sættes i bevægelse, og at vognene efter endt flytning bliver afbremsede.

Særbestemmelser for visse stationer

På de ved nedennævnte stationer værende havnepladser gælder endvidere følgende:

København G og Østerport. Når lokomotivet er forrest i toget (rangertrækket), skal der, så 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 håndklokke af en foran toget (rangertrækket) gående mand. Et tog (rangertræk) må højst bestå af 40 aksler; er det på mere end 10 aksler, skal mindst én vogn have betjent bremse. Kørehastigheden må ikke overskride 7,5 km/t. Ved kørsel ad de i stationernes lokale instrukser nævnte gader skal farten yderligere sagtnes og en mand gå 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 betjenes, og at der intet er til hinder for kørslen.

Svendborg. Hastigheden må ikke overskride 7,5 km/t. Under kørslen skal der til stadighed ringes med en håndklokke af en foran rangertrækket (herunder også enkeltkørende lokomotiv) gående mand. Ved passage af offentlige eller private overkørsler eller overgange over sporene, samt når fare for ulykke må befrygtes, skal der afgives ringesignal fra lokomotivet.

Nykøbing Fl. Hastigheden må ikke overskride 7,5 km/t. Under kørslen skal der til stadighed ringes med lokomotivklokken. Er lokomotivet ikke forrest i toget (rangertrækket), skal der gå en mand foran vognene for at advare de vejfarende.

C. Forholdsregler ved uheld og ulykker under kørsel og rangering på havnebane og havneplads

Under hensyn til, at det under kørsel og rangering på havnebaner og havnepladser undertiden kan være vanskeligt og forbundet med tidsspilde straks at komme i forbindelse med stationsbestyreren, påhviler det i sådanne tilfælde, hvor der indtræffer færdselsuheld, hvorunder personer eller dyr kommer til skade, eller køretøjer og andet materiel beskadiges, rangerlederen på egen hånd — eventuelt gennem nærmeste bytelefon — at tilkalde politi og eventuelt ambulance, samt til ved forekommende almindelige rangeruheld at foretage en første undersøgelse af årsagen 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 stationer med havnebaner

	Største fald
Esbjerg	11 ‰
Fredericia — gl havn	12 ‰
Frederikshavn	10 ‰
Frederikssund	10 ‰
Grenå	2 ‰
Gråsten	12 ‰
Haderslev H	18 ‰
Hobro	18 ‰
Holbæk	12 ‰
Horsens	3 ‰
Højer	1 ‰
Køge	8 ‰
Løgstør	10 ‰
Middelfart	10 ‰
Næstved	19 ‰
Odense	14 ‰
Randers	10 ‰

	Største fald
Silkeborg	16 ‰
Skive H	2 ‰
Struer	10 ‰
Sønderborg H	18 ‰
Thisted	21 ‰
Vejle H	11 ‰
Åbenrå-Sydhavn	12 ‰
Ålborg	4 ‰
Århus H — gl havn	16 ‰
Århus H — sydhavn	18 ‰

VI. Forsigtighedsregler, der skal iagttages under rangeringen for at undgå ulykker

Det påhviler rangerpersonalet af hensyn til egen og andres sikkerhed at udføre rangerarbejdet med fornøden forsigtighed og ikke ved overtrædelse af rangerreglerne at udsætte sig selv og eventuelle medarbejdere for tilskadekomst og død.

I denne forbindelse henledes opmærksomheden særlig på faren ved

- at gå eller springe over spor umiddelbart foran lokomotiver eller vogne, der er i bevægelse,
- at opholde sig i eller for nær ved spor, hvor lokomotiver eller vogne er i bevægelse,
- at gå tæt op til lokomotiver eller vogne ved passage af spor, på hvilke der rangeres, selv om det pågældende materiel i øjeblikket holder stille,
- at gå oprejst over et spor mellem 2 nær op til hinanden stående vogne uden først at undersøge, om vognene kan ventes sat i bevægelse,
- at gå under vogne eller over puffere på vogne, som er i bevægelse,
- at opholde sig mellem vogne og læseperroner, ramper, magasinporte, pakhuse m v,
- at gå eller springe oprejst ind mellem vogne, der er i bevægelse mod hinanden, for at sammenkoble disse, medmindre afstanden er så stor og vognenes hastighed så ringe, at der afgjort ingen fare er forbundet hermed,
- at foretage kobling mellem materiel, hvis hastighed er så stor, at stærkt stød med deraf følgende tilbageslag kan ventes at fremkomme,

- at gå ind eller ud mellem vogne i bøjet stilling før og efter kobling uden at give agt på, om vognene har fodtrin eller andre fremstående 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 luf-ten, ved hjælp af koblingshanerne,
- at gå baglæns i spor ved kobling mellem 2 rangertræk (vogne) i bevægelse,
- at sidde på vognenes fodtrin, når vognene er i bevægelse,
- at stå samtidig på fodtrinene på 2 vogne, der er i bevægelse,
- at stå på vognenes sidefodtrin under rangering gennem fast læsseprofil, porte, læsehaller eller forbi eventuelt på samme side be-liggende læseperroner, 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 spo-ret, og
- at springe op på eller ned fra en vogn eller et lokomotiv, der er i stærk fart, idet en sådan fremgangsmåde let kan medføre, at per-sonalet glider på fodtrin el lign, eller — enten på grund af jordens beskaffenhed eller ved at støde mod mere eller mindre synlige genstande på jorden (f eks signaler, sporskifter, faste mærker osv) — 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 på faren ved

- at tage plads i døråbningen på vogne med skydedøre eller at tage fat i sådanne døre, idet disse ved bevægelse eller stød med eller mod vognen kan gå i og forårsage kvæstelser, og
- at træde på sporskifter, skinnekrydsninger, hjertestykker og skinner med tvangskinne, da foden kan komme i klemme.

Endelig bemærkes, at det ved flytning af vogne med håndkraft bør undgås

- at gå foran vognene og trække disse,
- at gå baglæns ved skubning af vognene samt
- at stoppe vognene ved at holde fast i pufferne.

Det er såvel 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 sådan handlemåde erfaringsmæssigt før eller senere giver anledning til ulykker.

