

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIKKERHEDSREGLEMENT

GÆLDENDE FOR

STRÆKNINGERNE

NYBORG—FAABORG
NYBORG—SVENDBORG
ODENSE—SVENDBORG
ODENSE—FAABORG
FAABORG—SVENDBORG

GYLDIGT FRA 1. APRIL 1949

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIKKERHEDSREGLEMENT

GÆLDENDE FOR

STRÆKNINGERNE

NYBORG—FAABORG
NYBORG—SVENDBORG
ODENSE—SVENDBORG
ODENSE—FAABORG
FAABORG—SVENDBORG

GYLDIGT FRA 1. APRIL 1949

For strækningerne

Nyborg—Faaborg

Nyborg—Svendborg

Odense—Svendborg

Odense—Faaborg

Faaborg—Svendborg

gælder fra 1. april 1949 „Sikkerhedsreglement for Privatbanerne af 1. oktober 1944“ med følgende ændringer.

I nævnte ændringer er medtaget de bestemmelser fra „Ordensreglement for Privatbanerne“, som hidtil har haft gyldighed i forbindelse med sikkerhedsreglementet, og personalet i driften skal herefter ikke mere benytte ordensreglementet. Endvidere er i ændringerne medtaget sådanne bestemmelser fra „Lokale bestemmelser og forklarende bemærkninger i tilslutning til Sikkerhedsreglement for Privatbanerne“ (udgivet af Sydfyenske Jernbaner), som vedblivende har betydning, hvorfor nævnte bestemmelser bortfalder.

Hvor andet ikke er anført i det efterfølgende rettes overalt „Banepersonalet“ til „banetjenestens og signaltjenestens personale“ og „Driftsbestyreren“ til „trafikinspektøren“ (der eventuelt sørger for videre underretning).

I indholdsfortegnelsen foretages følgende ændringer:

På side 3 tilføjes i 10. linie og i 15. linie efter „Stationsbestyrerens“: „(stationspasserens)“ og foran nederste linie på siden tilføjes følgende nye linie:

På side 4 udgår 5. linie og erstattes af følgende:

- § 24. Underretning om midlertidige hastighedsnedsættelser og andre særlige forhold vedrørende kørslen (La) 50

På side 5 udgår 4.—11. linie og erstattes af følgende:

VIII. Sikring og pasning af sidespor på fri bane samt sikring og betjening af uegentlige togfølgestationer og af stationer, som helt eller delvis betjenes af stationspasser.

- § 53. Sikring og pasning af sidespor på fri bane 95
 § 54. Sikring og betjening af uegentlige togfølgestationer 96
 § 55. Sikring og pasning af stationer, som helt eller delvis betjenes af stationspasser 99

På side 7 udgår 1.—6. linie: „Grundreglerne Privatbanerne“.

§ 3 punkt 1:

På side 9 udgår 1.—3. linie og erstattes af følgende:
 „Lokomotiver skal under deres bevægelse på banen være betjent af en fører, der er ansvarlig for lokomotivets førelse og sikkerhed. Damplokomotiver, der ikke er indrettet til eenmandsbetjening, skal foruden af føreren være betjent af en medhjælper for denne, dog behøver de under rangering ikke at være betjent af mere end een mand.

For lokomotiver og motorvogne, for hjælpetog, der kun medfører hjælpevogne, for sneplovtog samt for sådanne tog, i hvilke der ikke skal være betjente skruebremser, fungerer *lokomotivføreren (motorføreren, elektroføreren)* som togfører, såfremt der ikke medgives toget personale under trafiktjenesten, der er berettiget til at føre tog. Bestemmelser vedrørende selve snerydningen tages dog af den af banetjenesten afgivne tjenestemand (plovføreren).“

- § 3 punkt 2: I 4.—5. linie bortfalder „Ordensreglement, Politianordning“ og erstattes af: „den gældende *La*,“.
- § 3 punkt 3: 1.—4. linie udgår og erstattes af følgende:
„Inden toget går fra udgangsstationen, skal lokomotivføreren skriftligt på form. nr. S 8 have melding om togets størrelse (antal vognaksler og togvægt) samt bremsernes art og bremsevægt, henh. bremsernes antal og for luftbremsede togs vedkommende endvidere om antal vogne bagpå, der ikke er tilsluttet den gennemgående bremseledning.“
- § 4 punkt 1: I 3. linie udgår „, jfr. dog Pkt. 4“.
- § 4 punkt 2: I 3. linie udgår „, jfr. dog Pkt. 4“.
- § 4 punkt 4: Udgår.
- § 4 punkt 5: Efter sidste linie tilføjes følgende nye stykke:
„I togplanerne angives, hvilken længde krydsnings-sporene på stationerne har. Såfremt et tog ved ankomsten til en togfølgestation, hvor det skal krydse eller overhales af et andet, vil medføre flere vognaksler, end længden af krydsningssporet tillader, skal togføreren senest to stationer forinden krydsnings-, henholdsvis overhalingsstationen (eventuelt fra udgangsstationen) underrette denne om togets størrelse.“
- § 4 punkt 6: 1.—3. linie på side 12 udgår, og der indsættes følgende:
„Togets lokomotiv- og togfører skal i muligt omfang kontrollere krydsende togs tilstedeværelse.“
- § 5 punkt 1: 3. linie bortfalder.
- § 5 punkt 2: I 3. linie bortfalder „(Jfr. dog § 54)“.

- § 6: I overskriften tilføjes efter „Stationsbestyrerens“:
„(stationspasserens)“.
- § 6 punkt 1: I 1. linie tilføjes efter „Stationsbestyreren“: „(sta-
tionspasseren)“, og i 11. linie tilføjes efter „Stations-
bestyrer“: „(stationspasser)“.
- § 7: I 9. linie ændres „Driftsbestyrerens“ til „distrikts-
chefens“.
- § 9: I overskriften samt i marginen tilføjes efter „Sta-
tionsbestyrerens“: „(stationspasserens)“, og i 4. linie
tilføjes efter „Stationsbestyreren“: „(stationspasse-
ren)“.
- § 10 punkt 1: I 1.—2. linie ændres „Driftsbestyreren“ til „di-
striktsschefen“.
- § 10 punkt 2a: Efter sidste linie tilføjes: „Sporskifter, der aflåses
både ved sporskiftetunge og sporskiftebuk, siges at
være dobbelt aflåsede.“
- § 10 punkt 2c: På side 19 tilføjes i sidste linie efter „53“: „, på
uegentlige togfølgestationer, se § 54, og på stationer,
der betjenes af stationspasser, se § 55.“
- § 10 punkt 4: I slutningen af 1. stykke tilføjes „for baneforman-
den“, og i slutningen af 2. stykke tilføjes „for signal-
formanden og baneformanden“.
- § 10 punkt 5: 1. og 3. stk. udgår.
- § 11: 2. stk. udgår.
I 11.—12. linie ændres „Driftsbestyreren“ til „di-
striktsschefen“, og i 14. linie ændres „Baneafdelingen“
til „banetjenesten“.

- § 13 afsnit I
punkt 1: I 2. linie tilføjes efter „Stationsbestyreren“: „(stationspasseren)“.
- punkt 2: I 9. og 12. linie tilføjes efter „Stationsbestyreren“: „(stationspasseren)“.
- § 13 afsnit II
punkt 2: Teksten udgår og erstattes af følgende: „I togplanerne angives, i hvilket tidsrum en station er ubetjent.“.
- punkt 3: I 2. linie tilføjes efter „Stationsbestyreren“: „(stationspasseren)“.
I 4. linie tilføjes efter „Tungespids,“: „om dækningssporskifter og sporspærrer er rigtigt stillet og aflåset.“.
I 8.—9. linie udgår ordene „den i Tjenestekøreplanen angivne Station:“ og erstattes af: „tilstødende nabotogfølgestationer:“.
- punkt 4: Sidste punktum (på side 24) udgår.
- punkt 5: I 1. linie tilføjes efter „Stationsbestyreren“: „(stationspasseren)“.
- punkt 7: I 3. linie tilføjes efter „Stationsbestyreren“: „(stationspasseren)“.
- punkt 8: Nederst på side 24 tilføjes følgende: „Togføreren underretter lokomotivføreren“.
- punkt 12: 1. stk. udgår og erstattes af følgende: „Rangering må ikke finde sted. Efter distriktets bestemmelse kan der på stationen være anbragt plomberet reservenøgle til sporskiftelåsene. Denne nøgle må kun benyttes af togførere og kun under tognedbrud o. lign. Har den

plomberede nøgle været benyttet, medtages den til første by- eller knudestation, der ved henvendelse til signalformanden foranlediger nøglen anbragt på plads. Bemærkning om reservenøglens benyttelse påføres tograpporten.“

2. stk. på side 26 udgår og erstattes af følgende nye punkt 13:

„13. For centralsikrede stationer forholdes som for andre stationer, men de sporskifter, der er inde under centralaflåsningsen, aflåses både med centralaflåsningsen og yderligere med lås ved bukken og ved tunge-spidsen. Centralapparatet overdækkes og dækningen aflåses.“

§ 14:

I slutningen af paragraffen tilføjes følgende:

„For de af disse overkørsler, som betjenes fra stedet samt er således beliggende, at ledpasserens plads kan ses fra perronen, er det stationsbestyrerens (stationspasserens) pligt, inden der gives eller beordres givet signal til ind-, ud- eller gennemkørsel for tog, at overbevise sig om, at ledpasseren er til stede ved overkørslen, hvilket ledpasseren tilkendegiver ved at vise hvidt flag eller en rektangulær hvid skive — i mørke hvidt lys — imod perronen fra et mellem stationen og ledpasseren for hver enkelt overkørsel aftalt sted.

For sådanne fjernere beliggende overkørsler, som ikke kan ses fra perronen, kan der, hvor forholdene kræver det, af distriktschefen foreskrives særlig signaludveksling ved telefon eller ringesignal til angivelse af, at ledpasseren er på sin plads.“

§ 15:

Sidste punktum på side 26 og 1.—6. linie på side 27 udgår og erstattes af følgende:

„Stationsbestyreren skal påse, at de i signalregle-

mentet foreskrevne sikkerhedsforanstaltninger er truffet (opstilling af standsignaler henholdsvis påsætning af signal på toget, vagt ved togstammen og underretning af lokomotivføreren), og at de fornødne vogne er bremsede, jfr. § 17, C, 4.“

§ 16 punkt 1: I sidste stykke udgår „den af størrelse m. v.“ og erstattes af „tjenestekøreplanen“.

§ 17: Efter 19. linie på side 30 tilføjes følgende nye stykke:

„For tog, i hvilke skruebremse skal anvendes, skal bremseprøve foretages på den station m. v., hvor det bremsebetjenende personale får anvist sådan bremse, og toget må ikke afgang fra denne station m. v., før bremseprøve er foretaget. Bremseprøven omfatter kun de skruebremser, som ikke tidligere har været prøvet med tilfredsstillende resultat i samme tog. Bremseprøven foretages ved, at den, der får anvist en skruebremse, skruer denne fast til, hvorefter han sikrer sig, at alle bremseklodserne på vognen ligger fast an mod hjulene. Toget må ikke afgang, før resultatet af bremseprøven er meddelt togføreren, der underretter lokomotivføreren herom.“

§ 17 afsnit A
punkt 2c:

2. punktum udgår og erstattes af følgende: „I g-bremsede tog må ikke medføres vogne, der bremses ved p-bremsen“. Endvidere slettes i 9.—10. linie „eventuelt i Forbindelse op til Lokomotivet“.

punkt 4: I 2. stykke ændres „Vejledningen“ og i 4. stykke ændres „Tavlerne“ til „tjenestekøreplanen“.
1.—16. linie f. n. på side 33 udgår.

Afsnit B:

I 1. stykke udgår i 4.—5. linie ordene „eller ved en forening af begge disse betjeningsmåder“.

På side 38 udgår 9.—24. linie f. n. og erstattes af følgende: „sede aksler regnes hver aksel i en tom“.

På side 39 tilføjes efter 8. linie følgende:

„Det bremsebetjenende personale skal, uanset om dette eventuelt vil komme til at gå ud over andet, ikke sikkerhedsbetonet arbejde ved toget, under kørslen til enhver tid hurtigt og uhindret kunne komme til bremsesvinget, således at dette kan betjenes umiddelbart efter, at signal til bremsebetjening er afgivet fra lokomotivet. Bremsesvinget skal under kørslen være påsat. Personalet skal på bedst mulig måde sikre sig, at signalet fra lokomotivet straks kan opfattes, og skal altid ved indkørsel til stationer vise særlig agtpågivenhed.“

Ved indkørsel til standsningsstationer må hastigheden ved passagen af stationsgrænsen i intet tilfælde overskride 25 km/t“.

Afsnit C
punkt 1:

I 2. stykke ændres „Punkt 6“ til „punkt 5“.

§ 18 punkt 2:

I 15.—16. linie på side 41 udgår „Ordensreglementets § 28 og Sikkerhedsreglementets“.

§ 18 punkt 3:

Efter 9. linie f. n. på side 41 tilføjes følgende:

„I tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 75 km/t, må godsvogne samt to- og treakslede post- og rejsegodsvogne kun læsses med indtil $\frac{2}{3}$ af den påmalede last.“

§ 18 punkt 4:

3.—16. linie udgår og erstattes af følgende:

„I alle tog skal lokomotiv og vogne samt vognene indbyrdes sammenkobles ved hjælp af de på lokomotiverne, henholdsvis vognene anbragte koblinger, jfr. dog bestemmelserne om særligt koblede og sammenlæssede vogne.“

- § 19 punkt 2: 3.—5. linie på side 45 udgår og erstattes af følgende:
„Vognene må aldrig løbe som bageste vogn i togene.“

Følgende nye paragraf optages:

§ 19a.

Beskyttelsesrum.

I de til personbefordring bestemte tog, hvortil i denne forbindelse også henregnes rene godstog, der medfører rejsende, skal den forreste vogn, hvis det er en 2-akslet kupévogn, holdes ubesat af rejsende, når togvægten overstiger 250 tons.

- § 22 punkt 1: Efter 2. stykke tilføjes følgende:
„Når et tog skal *rangeres* ud, må skydelokomotiv ikke anvendes, før toget har passeret yderste modgående sporskifte og er standset for at lade skydelokomotivet køre til.“
- § 22 punkt 7: I slutningen af punktet tilføjes:
„Skydelokomotiv, der følger med til en togfølgestation, sendes eventuelt tilbage som forspandsmaskine, som skydelokomotiv eller som anmeldt tog.“
- § 23 punkt 1: På side 48 udgår 3.—9. linie.
- § 23 punkt 2: I 12. linie tilføjes efter „Togføreren“: „skriftligt på form. nr. S 8“.

Efter sidste linie tilføjes følgende:

„For *særtog*, der ikke er signaliseret, uagtet dette er foreskrevet, er den største tilladte hastighed 25 km/t.

Hjælpetog, der er anmeldt for strækningen, må køre med større hastighed end 25 km/t uden at være signaliseret ved forudgående tog, jfr. i øvrigt § 36, 4 om førsel af uanmeldte hjælpetog.

For *arbejdstog* er den største tilladte hastighed 25 km/t.

Det er dog tilladt, at hastigheden for arbejdstog, som kører med lokomotivet forrest, forøges til 45 km/t, når den pågældende stræknings banekolonner samt signaltjenestens personale er underrettet om togets løb, og der er draget omsorg for, at de med lukkeindretninger forsynede offentlige overkørsler, som toget skal passere, bevogtes under forbikørslen.

Med hensyn til underretningen bemærkes, at denne skal ske ved skriftlig, telefonisk eller mundtlig meddelelse, og at afgivelsen af klokkesignalerne ikke kan betragtes som tilstrækkelig underretning.

Sneplovtog kan anvende en efter omstændighederne passende hastighed, når de skal forcere snedriver.“

§ 23 punkt 3:

11.—12. linie på side 49 udgår og erstattes af: „på en station, hvor toget skal standse“.

20.—22. linie på side 49 udgår.

23.—26. linie på side 49 udgår og erstattes af følgende:

„De i tjenestekøreplanen angivne hastigheder ad gennemgående hovedspor må for gennemkørende tog kun anvendes, når der vises mastesignal for gennemkørsel. Gives gennemkørsel med „kør“ signal i forbindelse med håndsignal, må hastigheden ikke overskride 45 km/t, før håndsignalet ses.“

§ 23 punkt 4:

I 4. linie ændres „5“ til „4“.

§ 24:

Teksten udgår og erstattes af følgende:

Underretning om midlertidige hastighedsnedsættelser og andre særlige forhold vedrørende kørslen (*La*).

Underretning om midlertidige hastighedsnedsættelser og andre særlige forhold vedrørende kørslen. (*La*).

Distriktschefen udsender *hver* uge en oversigt over efternævnte fra arbejder på banen eller fra anlæggenes tilstand hidrørende forhold:

- a. Alle *midlertidige* hastighedsnedsættelser.*)
- b. Ændret sporbenyttelse på stationerne (jfr. § 30, punkt 2).
- c. Sporspærringer *ud over* normalt togfrie intervaller (jfr. § 43, punkt 2).
- d. Kørsel på venstre spor på dobbeltsporet bane.
- e. Alle øvrige forhold vedrørende togenes fremførelse, for så vidt de medfører afvigelser fra den normale drift.

Oversigten, der betegnes *La* (Langsom kørsel), gælder fra søndag kl. 0⁰⁰ til lørdag kl. 24⁰⁰.

La fordeles til alle lokomotivførere, motorførere, lokomotivfyrbødere, togførere, lokomotivmestre, depotforstandere, maskindepoter, togpersonalets hjemstedsstationer, overbanemestre, oversignalmestre og tilsynsførende trafikinspektører, sektionsingeniører under bane- og maskintjenesten inden for pågældende distrikt samt til personale m. v. inden for det andet distrikt, for hvilket *La* har betydning.

Endvidere fordeles *La* — såvel i de pågældende uger som i den nærmest efterfølgende uge — til togfølgestationer, der begrænser de i oversigten anførte strækningsafsnit, til mellemliggende stationer og til bane- og signalformænd på disse strækningsafsnit og stationer. (*La* kan derhos fordeles til andre togfølgestationer, for hvilke den har særlig betydning).

La udsendes således, at fordelingen gennem ma-

*) Alle *faste* hastighedsnedsættelser findes optaget i tjenestekøreplanen og optages derfor ikke i oversigten.

skindepoter og stationer kan påbegyndes kl. 8⁰⁰ lørdagen før dens ikrafttræden.

Det er lokomotivførerens (motorførerens), lokomotivfyrbøderens og togførerens *ubetingede* pligt selv at sørge for at være i besiddelse af den for pågældende uge og distrikt gældende *La* ved tjeneste på lokomotiv eller i tog, og ligeledes er det *ubetinget* pligt for enhver køreberettiget lokomotivfyrbøderaspirant eller remise- og værkstedsarbejder, som skal forrette tjeneste som lokomotivfyrbøder eller lignende, samt for enhver jernbanepakmester, togbetjent eller anden tjenestemand, som skal forrette tjeneste som togfører, selv at sørge for, før tjenesten påbegyndes, at få udleveret et eksemplar af den pågældende *La*.

Den, som har foranlediget en *La*-anmeldelse fremsendt, skal omgående efter *La*'s modtagelse sikre sig, at anmeldelsen er rigtig optaget i *La*. I påkommende tilfælde skal han træffe foranstaltning til, at alle vedkommende underrettes om det rette forhold.

Om forhold af den i foranstående punkter a—e nævnte art, som først er opstået efter *La*'s trykning, skal der gives hvert enkelt togs lokomotivfører og eventuelt togfører underretning, indtil optagelse i *La* eventuelt har fundet sted, jfr. nedenfor og §§ 30, 2 og 43, 2.

Må en hastighedsnedsættelse foretages uden varsel, påhviler det stationsbestyreren — eventuelt efter melding fra tjenestemænd under bane- eller signaltjenesten — at underrette trafikinspektøren. Om melding om uregelmæssigheder på sidespor på fri bane, se § 53, på uegentlige togfølgestationer, se § 54, og på stationer, der betjenes af stationspasser, se § 55. Stationsbestyreren foranlediger derhos — indtil nærmere ordning træffes af trafikinspektøren — hvert enkelt togs lokomotivfører og eventuelt togfører underrettet

om forholdet. Er et togs lokomotivfører ikke underrettet på en tidligere station, og hastighedsnedsættelsen skal finde sted på selve stationen, standses toget uden for stationen, hvor lokomotivføreren underrettes, og toget rangeres ind.

Arbejder, som kræver hastighedsnedsættelser eller lignende, der skal optages i *La*, må først påbegyndes, efter at baneformanden, henholdsvis signalformanden, eller disses stedfortrædere har sikret sig, at hastighedsnedsættelsen m. v. er optaget i den gældende *La*, eller at der — såfremt hastighedsnedsættelsen undtagelsesvis ikke har kunnet optages i *La* — er draget omsorg for, at de pågældende togs lokomotivførere og eventuelt togførere vil blive underrettet.

- § 26 punkt 1a: På side 54 udgår i 1.—2. linie ordene: „For så jfr. § 54“ og i 10. linie udgår: „jfr. dog Station.“
- § 26 punkt 1b: I sidste linie sættes punktum efter „tog“ og resten af sætningen udgår.
- § 26 punkt 2a: 4.—6. linie udgår.
- § 26 punkt 4: I 2. linie tilføjes efter „Formular“ „(nr. S 1)“.
- § 27 punkt 4: I 5. linie ændres „Driftsbestyreren“ til „distriktschefen“.
- § 29 punkt 4: I fortsættelse af sidste linie på side 60 tilføjes: „ , på uegentlige togfølgestationer, se § 54, og på stationer, der betjenes af stationspasser, se § 55.“
- § 30 punkt 1: I 2.—3. linie ændres „Tjenestekøreplanen“ til „togplanerne“, og der tilføjes følgende: „(For de i § 32,

punkt 3 c nævnte tog, der betragtes som planmæssigt gennemkørende, er den normale sporbenyttelse således gennemkørselssporet, og skal toget benytte andet spor, skal det underrettes herom som foreskrevet i efterfølgende punkt 2).“

I 6.—7. linie udgår „ikke-personførende“.

I 8. linie ændres komma til punktum og resten af linien samt 1.—2. linie på side 61 udgår og erstattes af følgende:

„Nødvendiggør krydsning, overhaling eller rangering anden sporbenyttelse, skal toget underrettes herom som foreskrevet i efterfølgende punkt 2.“

§ 30 punkt 2:

I 4. linie tilføjes efter „Station“: „om den ændrede sporbenyttelse og om den herefter tilladelige indkørselshastighed. Underretningen til togene sker skriftligt på formular nr. S 6.“

Efter 1. stk. tilføjes følgende: „Foranstående regler gælder ikke de i § 32, punkt 3 a og b nævnte tilfælde, hvor et planmæssigt standsende tog får signal til gennemkørsel.“

I slutningen af punkt 2 tilføjes følgende nye stykke:

„Er den ændrede sporbenyttelse nødvendiggjort af arbejder på stationen eller af stationsanlæggenes tilstand, bekendtgøres den gennem *La* (se § 24). Kan ændringen undtagelsesvis ikke bekendtgøres gennem *La*, skal hvert enkelt tog underrettes i overensstemmelse med foranstående regler. Arbejderne må først påbegyndes, efter at baneformanden, henh. signalformanden, eller disses stedfortrædere har underrettet stationen samt sikret sig, at den pågældende ændring i sporbenyttelsen er optaget i den gældende *La* eller, hvis ændringen undtagelsesvis ikke kan optages i *La*, bliver bragt til pågældende personales kendskab efter ovenfor nævnte regler.“

§ 31: I 2. linie f. n. på side 61 ændres „Driftsbestyreren“ til „Generaldirektoratet“.

I slutningen af paragraffen tilføjes efter 6. linie på side 62 følgende nye stykke:

„Ovenstående regler gælder også for tog, der ind- og udrangeres, for så vidt der ikke af distriktschefen for hver enkelt station er tilladt afvigelser herfra.“

§ 32 punkt 1: Sidste linie udgår og erstattes af „til andet togvejs- spor.“

Stationens ansvar for fri togvej for det krydsende, overhalende eller passerende tog (jfr. § 27, punkt 3) berøres dog ikke heraf.“

§ 32
punkt 2 og 3:

udgår og erstattes af følgende:

**Planmæssigt
gennem-
kørende og
planmæssigt
standsende
tog.**

„2. Når der i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen ved en mellemstation m. v. kun er angivet afgangstid, er toget planmæssigt gennemkørende. Er der angivet både ankomsttid og afgangstid, eller er der i stedet for ankomsttid angivet X eller S, er toget planmæssigt standsende. Angivelserne X og S benyttes i stedet for ankomsttid, når daglig standsning må anses for ikke at være nødvendig, og tilkendegiver:

X anvendt for

personførende tog, at toget kun standser for udveksling af rejsende og stykgods,
ikke-personførende tog, at toget kun standser for udveksling af rejsende.

S anvendt for

personførende tog, at toget kun standser for udveksling af vogne,
ikke-personførende tog, at toget kun standser for udveksling af vogne og stykgods.

**Togenes
standsning
ved stationer
m. v.**

3. Et tog skal standse ved de stationer m. v., ved hvilke det er planmæssigt standsende. Fra denne regel gælder kun følgende afvigelser.

a. Hvor der i stedet for ankomsttid er anført X, kan standsning bortfalde, såfremt toget intet har at afsætte, hvorom togføreren skal underrette lokomotivføreren, og såfremt stationen, billetsalgsstedet m. v. intet har til optagelse, hvilket

af stationer med indkørselssignaler tilkendes gives ved, at der vises signal til gennemkørsel,

af holdsteder med „mastesignal for trinbrætter, billetsalgssteder og stationer uden hovedsignaler“ tilkendes gives ved, at der intet signal vises,

på ubetjente stationer med hovedsignaler ses af, at der ikke er rejsende at optage.

b. Hvor der i stedet for ankomsttid er anført S, og, for så vidt angår ikke-personførende tog, hvor der er anført både ankomsttid og afgangtid, kan standsning bortfalde, når toget intet har at afsætte, og der intet er til optagelse. Der anvendes følgende fremgangsmåde:

Når toget intet har at afsætte på en station med indkørselssignaler eller ved et med hovedsignal med gennemkørselsangivelse dækket sidespor, sender togføreren følgende telegram til stationen (sidesporet):

„Tog intet arbejde i“

Togføreren underretter lokomotivføreren om telegrammets afgivelse. Har stationen (sidesporet) arbejde til toget, opretholdes signalgivning som for planmæssigt standsende tog, og toget skal standse på stationen (ved sidesporet), men haves intet til optagelse, og er der i øvrigt intet til hinder for gen-

nemkørsel, vises signal til gennemkørsel, og toget kan passere uden standsning.

Har toget intet at afsætte ved et holdested med „Mastesignal for trinbrætter, billetsalgssteder og stationer uden hovedsignaler“, underretter togføreren lokomotivføreren herom, og vises der intet signal fra holdestedet, kan toget herefter passere uden standsning.

c. Hvor et tog i henhold til tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen kun standser af hensyn til krydsning, betragtes toget som planmæssigt gennemkørende i følgende tilfælde:

Når det krydsende tog i henhold til tjenestekøreplanen eller den særtogsanmeldelse, hvori det krydsende tog er tillyst, ikke løber.

Når toget forud har modtaget underretning om, at det krydsende tog er aflyst.

Når toget på en tidligere station har modtaget underretning om, at krydsningen er forlagt.

Når toget planmæssigt benytter gennemkørselssporet på stationen, og der først gives signal, efter at det krydsende tog er ankommet.

Det vil i tjenestekøreplanen henholdsvis særtogsanmeldelsen udtrykkeligt være anført, af hensyn til hvilken bestemt krydsning standsningen finder sted.

4. Med hensyn til de i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen angivne afgangstider gælder følgende almindelige bestemmelser:

Gennemkørende tog kan passere togfølgestationer og holdsteder 4 minutter før afgangstiden.

Ikke personførende tog kan fra alle togfølgestationer og holdsteder afgå 4 minutter før afgangstiden.

Tog, der kun standser af driftshen-

s yn, kan passere eller afgå 4 minutter før afgangstiden.

Blandede tog og personførende godstog kan fra almindelige mellemstationer (d. v. s. stationer, som i tjenestekøreplanen er trykt med almindelige (ikke fede) typer), hvor der er anført både ankomst- og afgangstid, afgå 4 minutter før afgangstiden, dog ikke tidligere end ankomsttiden. Fra togfølgestationer og holdsteder, for hvilke der i stedet for ankomsttid er anført X eller S, kan sådanne tog afgå eller passere 4 minutter før afgangstiden, dog tidligst 1 minut efter den tilladelige afgangstid fra det nærmest bagved liggende standsningssted.

Persontog, motortog og højere togarter må fra togfølgestationer og holdsteder, for hvilke der er anført både ankomst- og afgangstid, ikke afgå før afgangstiden. Fra togfølgestationer og holdsteder, for hvilke der er anført X eller S i stedet for ankomsttid, må toget dog afgå eller passere 2 minutter før afgangstiden, dog tidligst 1 minut efter den tilladelige afgangstid fra det nærmest bagved liggende standsningssted.“

- § 33 punkt 1: Teksten udgår og erstattes af:
„Særtog kan anordnes af distriktschefen, trafikinspektøren eller af andre, som af forannævnte er særlig bemyndiget dertil.“
- § 33 punkt 3: I 2.—3. linie f. n. ændres „Driftsbestyreren“ til „den anordnende myndighed“.
- § 33 punkt 5: I 2. linie tilføjes efter „Formular“: „(nr. S 2)“.
- § 33 punkt 6: Teksten med tilhørende marginalnote udgår og erstattes af følgende:

**Underretning
af bane- og
signal-
tjenestens
personale.
Særtogsskab.**

6. Personalet ved bane- og signaltjenesten, der giver møde på stationerne for at indhente underretning om eventuelle særtogs løb, underrettes om anmeldte særtog ved meldesedler (form. nr. S 5), der udfyldes ved stationsbestyrerens foranstaltning og mod kvittering udleveres til nævnte personale. På meldesedlen opføres *alle* de særtog, der på pågældende tidspunkt er tillyst til løb over strækningen indtil kl. 5 næste dag uden hensyn til, om særtogene løber i flere dage, og uden hensyn til, om særtogsanmeldelsen er uddelt med personligt eksemplar til bane- og signaltjenestens personale.

Personale fra bane- og signaltjenesten, der skal påbegynde arbejde på fri bane i tilfælde, hvor det ikke har været muligt at afhente meldeseddel som foran anført, skal såvidt gør ligt telefonisk eller på anden måde indhente oplysning fra nærmeste togfølgestation.

Uanset om underretning om særtog er indhentet om morgenen, skal der, såfremt arbejdet gør det nødvendigt, senere på dagen telefonisk eller på anden måde indhentes oplysning hos nærmeste togfølgestation om senere anmeldte særtog.

På stationerne skal der findes et skab med en tavle, på hvis ene side er malet „Særtog“. I skabet anbringes et tydeligt udfærdiget uddrag af modtagne anmeldelser af særtog, der i de nærmeste 24 timer skal passere stationen. Når uddrag er anbragt i skabet, skal påskriften „Særtog“ være synlig. Når særtogene har passeret stationen, fjernes uddraget, og tavlen vendes.

Togpersonalet og personalet under bane- og signaltjenesten skal, når det kommer på stationerne, gøre sig bekendt med de i skabet opslåede uddrag. Lokomotivførerne underrettes af vedkommende togfører.“

§ 33 punkt 8a: På side 67 bortfalder 2. linie og erstattes af: „bane- og signaltjenestens personale, og som indeholder oplysning om, at signalering bortfalder.“

§ 33 punkt 8c: Efter 10. linie på side 68 tilføjes:
„Et tog må ikke anmeldes som særtog over en strækning, hvor det ikke er muligt at få det signaleret, for så vidt signalering er foreskrevet.

Hvis reglerne for hjælpetog ikke kan bringes til anvendelse, skal toget over den strækning, hvor det ikke har kunnet signaleres, anordnes som arbejdstog og fremføres efter de for denne togart gældende regler.

Er der på det tidspunkt, da anordning af et særtog foretages, ingen hindring at forudse med hensyn til foretagelse af rigtig signalering, har den omstændighed, at toget på grund af forglemmelse fra personalets side, krydsningsforlægning o. l. ikke bliver signaleret på en kortere eller længere strækning, kun til følge, at reglerne foran kommer til anvendelse.“

§ 34 punkt 1: Teksten udgår og erstattes af:
„Arbejdstog kan anordnes af distriktschefen, trafikinspektøren eller andre, som er særlig bemyndiget dertil.“

§ 34. punkt 2: I 4. linie udgår: „Banepersonalet og“.

§ 34 punkt 3: I slutningen af punktet foretages følgende tilføjelse:
„Når anmeldelsen gives telefonisk (telegrafisk) påhviler det stationsbestyreren på den station, hvorfra den pågældende liniedepeche afgives, at underrette den, der har anordnet arbejdstoget, samt den station, hvorfra arbejdstoget skal udgå, om, at kvitteringerne foreligger. Forinden togudgangsstationen modtager denne melding, må toget ikke afsendes.“

§ 34 punkt 6:

Marginalnotens tekst ændres til:

„Underretning af bane- og signaltjenestens personale. Særtogsskab.“

1. stk. erstattes af følgende:

„Personalet ved bane- og signaltjenesten underrettes om tillyste arbejdstog på samme måde som angivet i § 33 for særtog.“

I 2. stykke, 2. linie ændres „Baneafdelingen“ til „bane- og signaltjenestens“.

I slutningen af punktet foretages følgende tilføjelse:

„Anmeldelse om arbejdstog skal opslås i særtogsskabet og tavlen vendes efter samme regler som angivet for særtog.“

§ 34 punkt 8a:

I slutningen af 1. linie tilføjes: „og under hyppig brug af fløjten“.

4.—5. linie udgår og erstattes af følgende:

„en særlig udpeget udkigsmand, der kan give signaler til lokomotivføreren, og som er således placeret, at han har uhindret udkig fremefter. Er sådan placering ikke mulig, skal udkigsmanden gå foran toget.“

§ 36 punkt 1:

1.—3. linie på side 71 udgår og erstattes af følgende:

„Af togplanerne fremgår, hvor stationerne skal henvende sig med forlangende om hjælpemaskine, hjælpevogn og ambulancevogn.“

§ 36 punkt 3:

I 6. linie udgår „Banepersonalet og“.

§ 37:

I slutningen af paragraffen indsættes følgende:

„Foruden de nævnte forsinkelser skal togudgangs- og krydsnings-(overhalings-)stationer også melde mindre forsinkelser til trafikinspektøren, for så vidt

den pågældende forsinkelse har betydning for den øvrige toggang eller for forbindelser viderehen.“

§ 38 punkt 1: 2.—3. linie udgår og erstattes af „fastlægges af trafikinspektøren.“

§ 38 punkt 3: Teksten i 3.—6. linie udgår og erstattes af følgende: „mindst 10 minutter skal han snarest give trafikinspektøren underretning om forsinkelsen.“

§ 38 punkt 5: I 14. og 21. linie f. n. udgår „Driftsbestyreren eller Station T“ og erstattes af „trafikinspektøren“.

§ 38 punkt 7: På side 75 tilføjes i 5. linie efter „Formular“ „(nr. S 3).“

§ 38 punkt 8: Der tilføjes følgende nye afsnit 8 c:

c. „Hvor en enkeltsporet fællesstrækning deles i to eller flere linier, kan der i tilfælde af togforsinkelser fremkomme krydsning mellem tog, der ikke planmæssigt samtidig skulde befinde sig på fællesstrækningen. For så vidt sådanne krydsninger skal finde sted på en anden station end forgreningsstationen, betragtes forgreningsstationen som oprindelig krydsningsstation, der foranlediger krydsningen forlagt efter de derfor givne regler.“

§ 38 punkt 9: udgår.

Der indsættes på side 76 følgende nye punkt:
 „11. Togfølgestationer underretter holdsteder, der er forsynet med telefon, om krydsningsforlægninger og andre forandringer i toggangen efter nærmere af distriktschefen fastsatte regler.“

§ 39 punkt 1: 2.—3. linie udgår og erstattes af „haling ordnes af trafikinspektøren“.

- § 39 punkt 2: I 3.—4. linie udgår „Driftsbestyreren eller Station T“ og erstattes af „trafikinspektøren“.
- § 39 punkt 3: På side 77 udgår i 3.—4. linie og i 5. linie „Driftsbestyreren eller Station T“ og erstattes af „trafikinspektøren“.
På samme side tilføjes i 11. linie efter „Formular“ „(nr. S 3)“.
Efter 9. linie f. n. tilføjes: „Underretningen skal ske skriftligt på formular nr. S 3, hvori foretages fornøden ændring i den trykte tekst, og underretningen gives såvel til lokomotivføreren som til togføreren“.
- § 39 punkt 4: I 8. og 20. linie f. n. på side 78 ændres „Driftsbestyreren eller Station T“ til „Trafikinspektøren“.
I 4. linie på side 79 tilføjes efter „Formular“ („nr. S 3)“.
I 17. linie tilføjes efter „Lokomotivfører“: „skriftligt på formular nr. S 3 (hvori foretages fornøden ændring i den trykte tekst)“.
- § 39 punkt 5: I 5.—6. linie udgår „Driftsbestyreren eller Station T“ og erstattes af „trafikinspektøren“.
- § 39 punkt 6: I 1. linie tilføjes efter „10“ „og 11“.
- § 41 punkt 1: I 1. og 6. linie ændres „Driftsbestyreren“ til „Distriktschefen og trafikinspektøren“, og i 7. linie rettes „ham“ til „dem“.
- § 41 punkt 2a: På side 81 udgår 4.—8. linie og erstattes af følgende:
„Togfølgestationer og holdstederne opslår meddelelse om aflysningen i særtogsskabene og underretter bane- og signaltjenestens personale ved meldesed-

ler og ved telefonmeldinger til ledvogterposter, der står i telefonisk forbindelse med stationen.

Togindstillingssignal gives efter bestemmelserne i signalreglementet.“

§ 41 punkt 2c: I 1. linie slettes „Togindstillingssignal og“, i 4. linie erstattes ordet „Driftsbestyreren“ af „distriktschefen eller trafikinspektøren“, og i 5.—7. linie udgår „Banebevogtningen henholdsvis“.

§ 42: I 2. linie erstattes ordet „Driftsbestyreren“ af „Distriktschefen og trafikinspektøren“.

§ 42 punkt b: I 4. linie tilføjes efter „skal“, „opslå meddelelse om aflysninger i særtogsskabene og skal“.

§ 43 punkt 2: Teksten bortfalder og erstattes af følgende:
„2. Bliver det som følge af arbejder på banen eller banens tilstand nødvendigt at spærre en banestrækning *ud over* normalt togfrie intervaller, bekendtgøres spærringen gennem *La* (se § 24).

Kan spærringen undtagelsesvis ikke bekendtgøres gennem *La*, eller omfatter spærringen *kun* normalt togfrie intervaller, underretter trafikinspektøren alle vedkommende.

Trafikinspektøren underretter i alle tilfælde alle vedkommende om nødvendige, midlertidige forandringer i bestemmelserne om tilkaldelse af reservelokomotiver, hjælpevogne og ambulancevogne.

Advarselsskilt „Pas på“ (form. nr. S 9) anbringes på den telefon, henholdsvis på det telegrafbord, hvor togafmelding foregår. Stationsbestyreren har ansvaret for advarselsskiltets anbringelse og nedtagning.

Arbejderne må først påbegyndes, efter at baneformanden, henh. signalformanden, eller disses stedfor-

trædere har underrettet begge strækningens nabotogfølgestationer samt sikret sig, at sporspærringen er optaget i den gældende *La* eller — i de ovenfor anførte tilfælde — bekendtgjort af trafikinspektøren.

Ufarbare spor på den fri bane skal altid dækkes som angivet i signalreglementet. Om dækning af tog, der ekstraordinært standser på fri bane, og nedbrudte tog se dog §§ 46 og 47.“

§ 46 punkt 3a: Efter 18. linie tilføjes:

„Den togfølgestation, der påtager sig ansvaret for togets dækning, skal straks anbringe advarselsskiltet „Pas på“ (form. nr. S 9) på samme måde, som når en banestrækning er ufarbar, jfr. § 43, punkt 2. Tilsvarende gælder den på den anden side af det standsede tog liggende togfølgestation.“

§ 46 punkt 6: I marginalnoten ændres „Baneafdelingens“ til „bane- og signaltjenestens“, og i 4. linie ændres „Baneafdeling“ til „bane- og signaltjenesten“.

§ 47 punkt 1: I 5.—6. linie udgår „eller Stationer“.

§ 47 punkt 2: 8.—11. linie udgår og erstattes af følgende:
„at den på den anden side af det nedbrudte tog liggende togfølgestation straks underrettes om uheldet, og at dens tilståelse for meldingen modtages (advarselsskiltet „Pas på“ (form. nr. S 9) anbringes på begge togfølgestationer på samme måde, som når en banestrækning er ufarbar, jfr. § 43, punkt 2).“

Efter 6. linie på side 89 tilføjes følgende:

„For så vidt uheldet nødvendiggør istandsættelsesarbejder, som skal udføres ved banetjenestens, henholdsvis signaltjenestens foranstaltning, skal den tog-

følgestation, hvor hjælpen er forlangt, tillige drage omsorg for, at overbanemesteren og baneformanden, eventuelt oversignalmesteren og signalformanden får fornøden underretning.“

§ 47 punkt 4: Efter 7. linie på side 90 tilføjes følgende nye stykke:

„Skydes det nedbrudte tog frem af hjælpetoget, må hastigheden ikke overskride 25 km/t. På forreste vogn eller i dens nærhed skal i så tilfælde være anbragt en særlig udpeget udkigsmand, der kan give signal til lokomotivføreren, og som er således placeret, at han har uhindret udkig fremefter. Er sådan placering ikke mulig, skal udkigsmanden gå foran toget.“

§ 52 punkt 1: 3.—4. linie udgår og erstattes af følgende: „ansvarlig fører. såfremt der på en dræsine m. v. samtidig befordres tjenestemænd af forskellige tjenestekategorier, er den tjenestemand, der henhører til den højeste tjenestekategori, at betragte som fører, såfremt der ikke inden udkørslen udtrykkelig er truffet anden bestemmelse herom. Er en dræsine, trolje og lignende, læsset eller ulæsset, så tung, at den ikke af det ledsagende“.

Efter 14. linie tilføjes følgende:

„Forinden udkørslen skal føreren gøre sig bekendt med de i særtogsskabet opslåede meddelelser og ved forespørgsel til udgangsstationen skaffe sig oplysning om mulige togforsinkelser, og han skal under kørslen være opmærksom på toggangen.“

§ 52 punkt 2: I 5.—8. linie udgår „Tilladelse drejer sig om“ og erstattes af følgende: „ , , der er så tung, at det ledsagende personale ikke ved håndkraft kan kaste den ud af sporet, tilladelse til at befare strækningen, før den er tillyst som arbejdstog af trafikinspektøren.“

Afsnit VIII:

Overskriften udgår og erstattes af følgende:

SIKRING OG PASNING AF SIDESPOR PÅ FRI BANE SAMT SIKRING OG BETJENING AF UEGENTLIGE TOGFØLGESTATIONER OG AF STATIONER, SOM HELT ELLER DELVIS BETJENES AF STATIONSPASSER

§ 53 punkt 1:

I marginalnoten ændres „Sikringsanlæg“ til „sikring“.

I 2.—3. linie udgår „og skal Stk. 2“ og erstattes af følgende:

„Sidespor med hovedsignal skal være sikret på samme måde som togfølgestationer.

Sidespor uden hovedsignaler skal være sikret således:

a. Sporskifterne aflåset med nøgletåse, hvortil nøglen opbevares på en af nabotogfølgestationerne. For udlevering af disse nøgler gælder særlige af distriktschefen fastsatte bestemmelser.

b. Sporskifterne aflåset med hængelåse såvel ved sporskiftetunge som ved sporskiftetunge (dobbelt aflåsning). Sporskiftetøglene udleveres til strækningens togførere.“

§ 53 punkt 3:

I 4. linie ændres „Driftsbestyreren“ til „trafikinspektøren og signalformanden.“

§ 53 punkt 5:

I slutningen af 7. linie tilføjes efter „Nabotogfølgestationerne,“: „evt. trafikinspektøren“ og i 8.—9. linie udgår „på Banens Hovedkontor“ og erstattes af „af signaltjenestens personale.“

§§ 54 og 55 udgår og erstattes af følgende nye paragraffer: (om regler for rangeringens udførelse gælder fremtidig reglerne i rangerreglementet).

§ 54.

Sikring og betjening af uegentlige togfølgestationer.

**Uegentlig
togfølge-
station.**

1. Ved en uegentlig togfølgestation forstås en togfølgestation, der betjenes af en ekspeditrice, der er således uddannet, at hun i begrænset omfang kan udføre funktioner som ansvarlig stationsbestyrer.

Ekspeditricen skal være fuld fortløbig med stationens betjening og skal have fornødent kendskab til de for toggangens afvikling gældende bestemmelser, hvorom der efter aflagt prøve skal udstedes attest af trafikinspektøren. En ekspeditrice betragtes med hensyn til de hende påhvilende tjenstlige forretninger som tjenestemand og må afgive erklæring som sådan.

Sikring.

2. På uegentlige togfølgestationer skal samtlige sporskifter i hovedspor med tilhørende dækningssporskifter (sporspærre) være sikret ved aflåsning med hængelås ved sporskiftebuk og sporskiftetunge (dobbel aflåsning). Sporskiftetøglene udleveres til strækningens togførere og må ikke være tilgængelige for ekspeditricen.

Uden for de tider, i hvilke der rangeres på stationen, skal sporskifterne i hovedspor være stillet og aflåset til frit hovedspor, og dækningssporskifterne og sporspærreerne skal være stillet og aflåset således, at de hindrer kørsel fra læssespor ud i hovedspor.

Kommer sikringsanlægget i uorden, eller er der andet til hinder for togs modtagelse, henholdsvis afsendelse, skal signalerne holdes på „stop“, og nærmeste togfølgestation underrettes snarest. Denne foranlediger, at alle tog, der skal passere stationen, får fornøden underretning, og at trafikinspektøren og eventuelt signalformanden underrettes. Endvidere underretter ekspeditricen togføreren, forinden denne indrangerer, henholdsvis udrangerer toget.

**Ekspeditri-
cens deltagel-
se i sikker-
hedstjenesten.**

3. Med nedennævnte undtagelser deltager ekspeditricen på en uegentlig togfølgestation i toggangens afvikling på samme måde som en stationsbestyrer på en almindelig togfølgestation, og i øvrigt har hun samme pligter og ansvar som en sådan stationsbestyrer.

**Afvikling af
krydsning,
overhaling og
togpassering.**

4. Med hensyn til krydsning, overhaling og togpassering på uegentlige togfølgestationer gælder følgende særlige bestemmelser:

Ekspeditricen stiller signal for det tog, der efter forholdene bør tages ind på stationen som „første tog“. Den normale sporbenyttelse er for begge tog det gennemgående hovedspor. Når „første tog“ er ankommet, stiller *togføreren* indkørselssignalet på „stop“ og omrangerer toget til krydsningssporet (læssesporet). Såfremt tiden inden „andet tog“s ankomst tillader det, kan omrangeringen udsættes, indtil togets arbejde helt eller delvis er tilendebragt. Ved *krydsning* skal omrangeringen foregå *bagud* (d. v. s. gennem sporskiftet i den ende af stationen, som toget har passeret under indkørslen). Ved *overhaling* skal omrangeringen foregå *fremefter* (d. v. s. gennem sporskiftet i den ende af stationen, som toget *ikke* har passeret under indkørslen). Omrangeringen må således aldrig foregå gennem sporskiftet i den ende af stationen, som det krydsende eller overhalende tog skal passere først.

Efter endt omrangering retstiller og aflåser togføreren sporskifterne til det gennemgående hovedspor og foretager togvøjseftersyn, hvorefter han stiller signalet for „andet tog“. Efter „andet tog“s ankomst stiller togføreren for „første tog“ hovedsignalet på „stop“. Normalt afsendes „andet tog“ først. Ekspeditricen giver afgangstilladelse ved signal nr. 46. Efter „andet tog“s afgang omrangeres „første tog“ af togføreren til det gennemgående hovedspor, og denne omrangering skal altid foregå *bagud*. Togføreren er

ansvarlig for, at samtlige sporskifter og sporspærer er retstillet og aflåset inden togets afgang, og han giver melding derom til ekspeditricen, der ikke må give afgangstilladelse til toget, forinden denne melding er modtaget.

Såfremt „andet tog“ har så meget arbejde at udføre på stationen, at „første tog“ ikke bør afvente „andet tog“'s afgang, må togføreren for „første tog“ efter modtagelsen mundtlig afgangstilladelse fra ekspeditricen *rangere* toget ud. Toget skal da standse, efter at sporskiftet i det gennemgående hovedspor er passeret, hvorefter togføreren retstiller og aflåser sporskifterne inden viderekørslen. I dette tilfælde har togføreren for „andet tog“ ansvaret for, at *samtlig*e sporskifter og sporspærer er retstillet og aflåset, og han skal da give meldingen herom til ekspeditricen, der ikke må give afgangstilladelse til „andet tog“, før meldingen er modtaget.

Togpasseringer afvikles på samme måde som krydsninger, såfremt arbejdstoget og det passerende tog inden ankomsten kører i modsat retning, og på samme måde som overhalinger, såfremt de pågældende tog inden ankomsten kører i samme retning.

5. Når rangering i øvrigt skal finde sted, oplåser togføreren de nødvendige sporskifter.

Togføreren for et rangerende tog er personlig ansvarlig for, at sporskifter og sporspærer er rigtigt stillet og aflåset, samt at vognene hensættes på læsse-sporet inden for frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

Uden for togtid må der under ingen omstændigheder foretages rangeringer, der berører den togvej, togene skal benytte.

6. På uegentlige togfølgestationer er anbragt plomberet reservenøgle til sporskiftelåsene.

Rangering i øvrigt.

Reservenøgle.

Om den plomberede nøgles benyttelse gælder de samme regler, som i § 55, II, A, 6 er fastsat for benyttelsen af den plomberede reservenøgle på stationer, som betjenes af stationspasser.

§ 55.

Sikring og pasning af stationer, som helt eller delvis betjenes af stationspasser.

Stationspasser. Efter distriktschefens nærmere bestemmelse kan en station helt eller delvis betjenes af stationspasser.

En *stationspasser* kan enten være en ikke-tjenestemand eller en tjenestemand, som i begrænset omfang er betroet ansvar for sikkerhedstjenesten uden dog at kunne fungere som stationsbestyrer. En ekspeditrice på en ikke-togfølgestation betragtes som stationspasser. En ikke-tjenestemand betragtes med hensyn til de ham påhvilende tjenstlige forretninger som tjenestemand og må afgive erklæring som sådan.

Stationspasseren skal være fuldt fortrolig med betjeningen af det på stationen værende sikringsanlæg, hvorom der efter aflagt prøve skal udstedes attest af trafikinspektøren.

I. TOGFØLGESTATIONER, SOM PÅ VISSE TIDER BETJENES AF STATIONSPASSER

1. Forinden stationen afgives til en stationspasser, skal stationsbestyreren indstille og aflåse, eventuelt kontrolaflåse, sporskifterne til den togvej, der skal benyttes. Desuden skal indgangssporskifterne til andre togveje sikres mod omstilling *enten* ved aflåsning af betjenings- eller aflåsningshåndtag for disse sporskifter ved særlig nøgle, *eller* ved at disse sporskifter aflåses med de herfor bestemte særlige nøgler. Den eller de nøgler, hvormed indgangssporskifterne således sikres mod omstilling, samt andre sporskiftenøgler,

Stationsbestyrerens forhold ved overleveringen til stationspasser.

som ikke indgår i centralsikringen, skal anbringes på et for stationspasseren utilgængeligt sted. Endvidere skal stationsbestyreren sikre sig, at signalerne kan stilles.

Stationsbestyreren må ikke fratræde tjenesten, forinden den toggang er afviklet, som planmæssigt skal have fundet sted, medens stationen endnu fungerer som togfølgestation.

**Uregelmæssig-
heder.**

2. Kommer sikringsanlægget under stationspasserens tjeneste i uorden, eller er der andet til hinder for togs modtagelse, henholdsvis afsendelse, skal signalerne holdes på „stop“. Stationsbestyreren skal snarest underrettes. Kan dette ikke ske inden togankomst, underrettes nærmeste togfølgestation, der sørger for, at alle tog, der skal passere stationen, får fornøden underretning, og at underretning gives til trafikinspektøren og eventuelt signalformanden.

Endvidere underretter stationspasseren togføreren, forinden denne indrangerer, henholdsvis udrangerer toget.

**Togankomst
og togafgang.**

3. Hvor linieringning ikke finder sted, skal nabostationen umiddelbart før togafgang underrette den station, der betjenes af stationspasser, om afgangstiden.

Forinden stationspasseren stiller „kør“, henholdsvis „kør igennem“, signal for et tog, skal han skaffe sig sikkerhed for,

at togvejen er fri,
samt konstatere,

at sporskifterne er rigtigt stillet og aflåset, og
at der i øvrigt intet er til hinder for togets ind-,
ud- eller gennemkørsel.

Det påhviler derhos stationspasseren rettidigt at lukke de bomme og led, hvis betjening påhviler stationen.

Umiddelbart efter at toget er standset på, henholdsvis har forladt stationen, skal sikringsanlægget bringes i den foreskrevne stilling. Afgangstiden meldes til næste station.

Linieringning. 4. På baner, hvor linieringning foretages, afgiver stationspasseren klokkesignalerne, for så vidt gennemringning ikke finder sted. For gennemkørende tog må stationspasseren nøje iagttage, at linieringning er foretaget, før gennemkørselssignal gives.

For standsede tog skal togføreren, forinden afgangssignal gives, sikre sig, at linieringning er foretaget.

Rangering. 5. Under forudsætning af, at den under punkt 1 påbudte aflåsning tillader det, kan rangering finde sted i den tid, en togfølgestation betjenes af stationspasser.

Uden for togtid må der under ingen omstændigheder foretages rangeringer, der berører den togvej, togene skal benytte.

Når rangering skal finde sted, skal stationspasseren efter togførerens ordre foretage de oplåsninger fra centralapparatet, henholdsvis udlevere de sporskiftenøgler fra centralapparatet, der er nødvendige for at frigøre de sporskifter, hvor igennem der skal rangeres*).

Togføreren for et rangerende tog er personlig ansvarlig for, at stationens sikringsanlæg efter endt rangering bringes i foreskreven stand, og at sporskifter og sporspærrer i øvrigt er rigtigt stillet og aflåset, samt at vognene hensættes på læssesporet inden for frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

Reservenøgle. 6. Plomberet reservenøgle til sporskiftelåsene for de sporskifter, der giver adgang til læssesporene, anbringes efter distriktets bestemmelse på stationen.

*) Nøgler til andre sporskiftelåse er udleveret til strækningens togførere.

Reservenøglen må kun benyttes af togførere, der ikke medfører nøgle til sporskiftelåsene. Forinden nøglen tages i brug, underrettes trafikinspektøren. Nøglen medtages og afleveres til første by- eller knudestation, der ved henvendelse til signalformanden snarest foranlediger nøglen anbragt på plads.

Togføreren påfører tograpporten bemærkning om reservenøglen benyttelse.

7. Bliver det af hensyn til tillysning af tog eller under uregelmæssig toggang undtagelsesvis nødvendigt at etablere en station som togfølgestation i et tidsrum, i hvilket stationen normalt er holdested, forholdes som foreskrevet i § 13 II, 8.

II. ANDRE STATIONER, SOM HELT ELLER DELVIS BETJENES AF STATIONSPASSER

A. Stationer med indkørselssignaler, som betjenes af stationspasser alene.

1. Uden for de tider, i hvilke der rangeres på stationen eller foretages sporskifteeftersyn, skal sporskifterne i hovedspor være stillet og aflåset til frit hovedspor, og dækningssporskifterne og sporspærreerne skal være stillet og aflåset således, at de hindrer kørsel fra læssespor ud i hovedspor. Sporskiftenøgler, der ikke indgår i centralsikring, må ikke være tilgængelige for stationspasseren.

2. Kommer sikringsanlægget i uorden, eller er der andet til hinder for togs modtagelse, henholdsvis afsendelse, skal signalerne holdes på „stop“, og nærmeste togfølgestation underrettes snarest. Denne foranlediger, at alle tog, der skal passere stationen, får fornøden underretning, og at trafikinspektøren og eventuelt signalformanden underrettes. Endvidere underretter stationspasseren togføreren, forinden denne indrangerer, henholdsvis udrangerer toget.

Stationen betjenes ekstraordinært som togfølgestation.

Sporskifternes stilling og aflåsning.

Uregelmæssigheder.

**Togankomst
og togaf-
gang.**

3. Hvor linieringning ikke finder sted, skal nabostationen umiddelbart før togafgang underrette stationen om afgangstiden.

Forinden stationspasseren stiller „kør“, henholdsvis „kør igennem“, signal for et tog, skal han skaffe sig sikkerhed for,

at togvejen er fri,

at sporskifterne og sporspærreerne er rigtig stillet og aflåset, og

at der i øvrigt intet er til hinder for togets ind- eller gennemkørsel.

Det påhviler derhos stationspasseren rettidigt at lukke de bomme og led, hvis betjening påhviler stationen.

Umiddelbart efter, at toget er standset på, henholdsvis har forladt stationen, skal sikringsanlægget bringes i den foreskrevne stilling. Afgangstiden meldes til næste station.

Linieringning.

4. På baner, hvor linieringning foretages, afgiver stationspasseren klokkesignalerne, for så vidt gennemringning ikke finder sted. For gennemkørende tog må stationspasseren nøje iagttage, at linieringning er foretaget, før gennemkørselssignal gives.

For standsende tog skal togføreren, forinden afgangssignal gives, sikre sig, at linieringning er foretaget.

Rangering.

5. Når rangering skal finde sted, skal stationspasseren efter togføreren ordre foretage de oplåsninger fra centralapparatet, henholdsvis udlevere de sporskiftetøgl fra centralapparatet, der er nødvendige for at frigøre de sporskifter, hvor igennem der skal rangeres*).

*) Nøgler til andre sporskiftelåse er udleveret til strækningens togførere.

Togføreren for et rangerende tog er personlig ansvarlig for, at stationens sikringsanlæg efter endt rangering bringes i foreskreven stand, og at sporskifter og sporspærre i øvrigt er rigtigt stillet og aflåset, samt at vognene hensættes på læssesporet inden for frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

Uden for togtid må der under ingen omstændigheder foretages rangeringer, der berører den togvej, togene skal benytte.

Reservenøgler. 6. Plomberet reservenøgle anbringes efter distriktets bestemmelse på stationen.

Reservenøglen må kun benyttes af:

Tjenestemænd under signaltjenesten,
tjenestemænd under banetjenesten og
togførere

efter følgende regler:

a. Tjenestemænd under signaltjenesten må kun benytte nøglen på tider, i hvilke stationen ikke passeres af tog.

Såfremt arbejdet ikke kan tilendebringes i tiden mellem to tog, skal tjenestemanden i betimelig tid forinden togafgang fra nabotogfølgestationen retstille og aflåse sporskifterne samt anbringe og plumbere reservenøglen på plads.

b. Tjenestemænd under banetjenesten må i almindelighed kun benytte reservenøglen i togfri intervaller. Baneformanden skal, forinden reservenøglen tages i brug, indhente tilladelse dertil hos trafikinspektøren, der foretager det videre fornødne og sørger for nøglens genanbringelse og plombering.

c. Togførere må kun benytte reservenøglen, når de fejlagtig ikke medfører nøgle til sporskiftelåsene. Forinden nøglen tages i brug, skal trafikinspektøren underrettes. Nøglen medtages og afleveres til første by-

eller knudestation, der ved henvendelse til signalformanden snarest foranlediger nøglen anbragt på plads.

Togføreren påfører tograpporten bemærkning om reservenøglen benyttelse.

B. Stationer uden indkørselssignaler, som betjenes af stationspasser.

En station kan være uden indkørselssignaler og kan i togtid være betjent af stationspasser. Stationen betragtes som holdested og deltager således ikke i togenes af- og tilbagemelding.

1. Sporskifterne i hovedspor med tilhørende dækningssporskifter i sidespor skal *enten* være låset ved sporskiftetunge og sporskiftetunge (dobbel aflåsning) *eller* være forsynet med betjeningslås, der sikrer tungetilslutningen.

Sporskifter i hovedspor skal være forsynet med sporskiftesignal.

Sporskiftenøglerne eller, hvis sporskiftenøglerne er anbragt i centrallås, togvejsnøglen, udleveres til strækningens togførere.

2. Uden for tider, i hvilke der rangeres på stationen, skal sporskifterne i hovedspor samt dæknings-sporskifterne og eventuelt sporspærrer være aflåset og sporskiftenøglerne udtaget. Hvis der findes centrallås, skal sporskiftenøglerne være indsat og fastholdt i centrallåsen således, at de kun kan frigøres ved hjælp af togvejsnøglen.

3. Reservenøgle til sporskiftelåsene, henh. plomberet reserve-togvejsnøgle anbringes efter distriktets bestemmelse på stationen.

Reservenøglen må kun benyttes af:

- tjenestemænd under signaltjenesten,
- tjenestemænd under banetjenesten og
- togførere

Sikring.

Sporskifternes stilling og aflåsning.

Reservenøgler.

efter følgende regler:

a. Tjenestemænd under signaltjenesten må kun benytte nøglen på tider, i hvilke stationen ikke passerer af tog.

Såfremt arbejdet ikke kan tilendebringes i tiden mellem to tog, skal tjenestemanden i betimelig tid forinden togafgang fra nabotogfølgestationen retstille og aflåse sporskifterne samt anbringe og plumbere reservenøglen på plads.

b. Tjenestemænd under banetjenesten må i almindelighed kun benytte reservenøglen i togfri intervaller. Baneformanden skal, forinden reservenøglen tages i brug, indhente tilladelse dertil hos trafikinspektøren, der foretager det videre fornødne og sørger for nøglens genanbringelse og plombering.

c. Togførere må kun benytte reservenøglen, når de fejlagtig ikke medfører nøgle til sporskiftelåsene, henh. til centrallåsen. Forinden nøglen tages i brug, skal trafikinspektøren underrettes. Nøglen medtages og afleveres til første by- eller knudestation, der ved henvendelse til signalformanden snarest foranlediger nøglen anbragt på plads.

Togføreren påfører tograpporten bemærkning om reservenøglens benyttelse.

Uregelmæssigheder.

4. Kommer sporskifteafslåsningen i uorden, eller er der andet til hinder for togs modtagelse eller afsendelse, skal stationspasseren snarest underrette nærmeste togfølgestation, der skriftligt underretter toget og foranlediger trafikinspektøren og signalformanden underrettet.

Toget fremføres med fornøden forsigtighed ved passagen af stationen.

Togankomst og togafgang.

5. Forinden et tog skal afgå fra en nabotogfølgestation, skal stationspasseren have skaffet sig sikkerhed for,

at togvejen er fri,

at sporskifter og sporspærrer er rigtigt stillet og aflåset, samt

at der i øvrigt intet er til hinder for togets modtagelse,

og afgiver derefter følgende melding til togfølgestationen:

„Ret for tog“.

Meldingen indføres i telefonjournalen, og toget må i almindelighed ikke afsendes fra togfølgestationen, forinden meldingen er modtaget.

Kan meldingen undtagelsesvis ikke afgives, skal togfølgestationen skriftligt underrette toget. Der skal da udvises særlig forsigtighed ved togets indkørsel på stationen.

Straks efter togets afgang meldes afgangstiden til nabostationen.

Rangering.

6. Når togføreren i tilfælde af rangering har foretaget oplåsning af en sporforbindelse, er han personlig ansvarlig for, at stationens sporskifter efter endt rangering retstilles og aflåses som foreskrevet, og at vognene er hensat på læssesporet inden for frispormærkerne og er bremsset eller afstoppet.

