

DE DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

Hokannasiefier
N. O. Larsen
L.

SIKKERHEDSREGLEMENT

AF 1935

(S R)

GYLDIGT FRA 15. MAJ 1935

KØBENHAVN
1935

DE DANSKE STATS BANER
GENERALDIREKTORATET

SIKKERHEDSREGLEMENT

AF 1935

(S R)

GYLDIGT FRA 15. MAJ 1935

KØBENHAVN
1935

DE DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIKKERHEDSREGLEMENT

AF 1935

(S R)

GYLDIGT FRA 15. MAJ 1935

KØBENHAVN
1935

INDHOLDSFORTEGNELSE.

I. Almindelige Regler.

	Side
§ 1. Togfølgestationer og Holdsteder. Den fri Bane. Banestykker og Blokafsnit	7
§ 2. Togenes Inddeling	8
§ 3. Tog- og Lokomotivpersonalet	9
§ 4. Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer. Længden af frit Krydsningsspor	11
§ 5. Enkeltsporede og flersporede Baner. Togfølge og Sporbenyttelse	12

II. Sikkerhedstjeneste paa Stationer.

§ 6. Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Afløsning. Noteringskalender. Tavle om Uregelmæssigheder	16
§ 7. Telegrafvagt	17
§ 8. Telegrafiske og telefoniske Meldinger samt Skrivelser vedrørende Toggangen	18
§ 9. Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel	21
§ 10. Aflaasning og Behandling af Sporskifter ...	21
§ 11. Eftersyn af Sporskifter	24
§ 12. Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikringsanlæg	25
§ 13. Forholdsregler, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid	27
§ 14. Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler	31
§ 15. Sikring af Vogne	32

	Side
III. Togenes Størrelse og Sammensætning m. v.	
§ 16. Togenes Størrelse	34
§ 17. Bremsler	36
§ 18. Togenes Sammensætning og Sammenkobling	40
§ 19. Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker	44
§ 20. Beskyttelsesrum	46
§ 21. Eftersyn af Toget	48
§ 22. Forspand	49
§ 23. Skydelokomotiv	49
§ 24. Togenes Hastighed	52
§ 25. Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden. 54	
IV. Togenes Fremførelse.	
§ 26. Af- og Tilbage melding af Tog	56
§ 27. Fribaneordre	59
§ 28. Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer	63
§ 29. Togenes Indkørsel til farlige Stationer	65
§ 30. Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer	65
§ 31. Togenes Sporbenyttelse paa Stationer	67
§ 32. Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog	68
§ 33. Togenes Standsning paa Stationer m. v. ...	69
V. Særlige Regler for visse Tog.	
§ 34. Særtog	72
§ 35. Arbejdstog	77
§ 36. Særlige Arbejdstog	80
§ 37. Sneplovtog	80
§ 38. Hjælpetog	81
§ 39. Liniebloksignalers Betydning for visse Togarter	82
VI. Driftsurregelmæssigheder.	
§ 40. Meldinger om Forsinkelser	84
§ 41. Forlægning af Krydsning	84

INDHOLDSFORTEGNELSE.

	Side
I. Almindelige Regler.	
§ 1. Togfølgestationer og Holdsteder. Den fri Bane. Banestykker og Blokafsnit	7
§ 2. Togenes Inddeling	8
§ 3. Tog- og Lokomotivpersonalet	9
§ 4. Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer. Længden af frit Krydsningsspor	11
§ 5. Enkeltsporede og flersporede Baner. Togfølge og Sporbenyttelse	12
II. Sikkerhedstjeneste paa Stationer.	
§ 6. Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Afløsning. Noteringskalender. Tavle om Uregelmæssigheder	16
§ 7. Telegrafvagt	17
§ 8. Telegrafiske og telefoniske Meldinger samt Skrivelser vedrørende Toggangen	18
§ 9. Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel ...	21
§ 10. Aflæsning og Behandling af Sporskifter	21
§ 11. Eftersyn af Sporskifter	24
§ 12. Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikringsanlæg	25
§ 13. Forholdsregler, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid	27
§ 14. Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler	31
§ 15. Sikring af Vogne	32
III. Togenes Størrelse, Sammensætning og Hastighed m. v.	
§ 16. Togenes Størrelse	34

	Side
§ 17. Bremsler	36
§ 18. Togenes Sammensætning og Sammenkobling ...	40
§ 19. Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker	41
§ 20. Beskyttelsesrum	46
§ 21. Eftersyn af Toget	48
§ 22. Forspand	49
§ 23. Skydelokomotiv	50 a
§ 24. Togenes Hastighed	50 c
§ 25. Underretning om midlertidige Hastighedsnedsættelser og andre særlige Forhold vedrørende Kørselen (<i>La</i>)	53
 IV. Togenes Fremførelse.	
§ 26. Af- og Tilbage melding af Tog	56
§ 27. Fribaneordre	59
§ 28. Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer	63
§ 29. Togenes Indkørsel til farlige Stationer	65
§ 30. Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer	65
§ 31. Togenes Sporbenyttelse paa Stationer	67
§ 32. Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog ...	69
§ 33. Togenes Standsning paa Stationer m. v.	70
 V. Særlige Regler for visse Tog.	
§ 34. Særtog	72 b
§ 35. Arbejdstog	77
§ 36. Særlige Arbejdstog	80
§ 37. Sneplottog	80
§ 38. Hjælpetog	81
§ 39. Liniebloksignalers Betydning for visse Togarter	82
 VI. Driftsuregelmæssigheder.	
§ 40. Meldinger om Forsinkelser	84
§ 41. Forlægning af Krydsning	84
§ 42. Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling	91
§ 43. Forlægning af Togpassering	94
§ 44. Aflysning af Tog	94
§ 45. Aflysning af den regelmæssige Drift	96

	Side
§ 42. Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling	91
§ 43. Forlægning af Togpassering	94
§ 44. Aflysning af Tog	94
§ 45. Aflysning af den regelmæssige Drift	96
§ 46. Ufarbare Banestrækninger	97
§ 47. Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart	98
§ 48. Linieblokanlægget ude af Brug eller i Uorden	101
§ 49. Baade Telegraf og Telefon i Uorden	102
§ 50. Togenes Standsning paa fri Bane	107
§ 51. Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane	107
§ 52. Nedbrudte Tog	110
§ 53. Beskadede og efterladte Vogne	114
§ 54. Ild i Toget	115
§ 55. Sprængning af Tog	115
§ 56. Løse Vogne	116
 VII. Draisiner, Troljer og Vogne.	
§ 57. Draisiner, Troljer og Vogne	117
 VIII. Sikring og Pasning af Stationer, som helt eller delvis betjenes af Stationspasser, samt Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane.	
§ 58. Sikring og Pasning af Stationer, som helt eller delvis betjenes af Stationspasser	126
§ 59. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane.	135
§ 60. Foranstaltninger, naar Sidespor paa fri Bane er ude af Brug	139
§ 61. Indlægning og Optagelse af Sporskifter paa fri Bane	139

	Side
§ 46. Ufarbare Banestrækninger	98
§ 47. Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart	98
§ 48. Linieblokanlægget ude af Brug eller i Uorden ...	102 a
§ 49. Baade Telegraf og Telefon i Uorden	102 c
§ 50. Togenes Standsning paa fri Bane	107
§ 51. Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane	107
§ 52. Nedbrudte Tog	110
§ 53. Beskadigede og efterladte Vogne	114
§ 54. Ild i Toget	115
§ 55. Sprængning af Tog	115
§ 56. Løse Vogne	116
VII. Draisiner, Troljer og Vogne.	
§ 57. Draisiner, Troljer og Vogne	117
VIII. Sikring og Pasning af Stationer, som helt eller delvis betjenes af Stationspasser, samt Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane.	
§ 58. Sikring og Pasning af Stationer, som helt eller delvis betjenes af Stationspasser	126
§ 59. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane ...	135
§ 60. Foranstaltninger, naar Sidespor paa fri Bane er ude af Brug	139
§ 61. Indlægning og Optagelse af Sporskifter paa fri Bane	139

Grundreglerne for Sikkerhedstjenesten paa Statsbanerne er givet af Ministeren for offentlige Arbejder i »Politireglement for Statsbanerne«. Dets Bestemmelser herom er nærmere udformede og supplerede i »Signalreglement af 1935« og i nærværende Reglement.

I. ALMINDELIGE REGLER.

§ 1.

Togfølgestationer og Holdsteder. Den fri Bane. Banestykker og Blokafsnit.

1. En Station (Togekspeditionssted), der er dækket af Hovedsignaler, er forsynet med Telegraf eller Telefon, deltager i Togenes Af- og Tilbage melding, naar saadan er foreskrevet for Strækningen, og har en for Togekspeditionen ansvarlig Stationsbestyrer,

Togfølgestationer og Holdsteder.

fyldestgør Betingelsen for at deltage i Ledelsen af Togfølgen til og fra Stationen (Togekspeditionsstedet) og betegnes i nærværende Reglement som *Togfølgestation*.

Andre Stationer (Togekspeditionssteder) samt offentlige og private Sidespor paa fri Bane, Grusgravspor, Billetsalgssteder o. l. betegnes i nærværende Reglement som *Holdsteder* og betragtes som hørende til den fri Bane.

En Togfølgestation, der i nærmere bestemte Tidsrum ikke opfylder de ovenanførte Betingelser, betragtes i disse Tidsrum som Holdsted.

Et Holdsted, der i nærmere bestemte Tidsrum opfylder de ovenanførte for Togfølgestationer stillede Betingelser, betragtes i disse Tidsrum som Togfølgestation.

2. Den uden for Togfølgestationernes Grænser liggende Del af Banestrækningen benævnes den *fri Bane*.

Banestrækningen deles ved Togfølgestationerne i *Banestykker*.

Ved Linieblok kan det enkelte Spor deles i *Blokafsnit*. Et Blokafsnit kan falde sammen med et Banestykke.

§ 2.

Togenes Inddeling.

1. *Plantog* er Tog, der er optaget i de af Generaldirektoratet udgivne Tjenestekøreplaner.

2. *Særtog* er andre Tog, for hvilke der er angivet Køreplan, og som ikke er bestemt til at standse andre Steder end ved de i Tjenestekøreplanerne eller Særtogsanmeldelserne angivne Togfølgestationer og Holdsteder og heller ikke til at gaa tilbage paa den fri Bane.

3. *Arbejdstog* er Tog, der kan standse eller gaa tilbage hvor som helst paa den fri Bane, (jfr. dog § 35, 11 d om Arbejdstog paa dobbeltsporet Bane, sammenholdt med § 36 om særlige Arbejdstog). Naar der i det efterfølgende benyttes Betegnelsen *Arbejdstog*, gælder denne Betegnelse saavel de i § 35 omhandlede Arbejdstog som de i § 36 omhandlede særlige Arbejdstog, medmindre andet udtrykkeligt er angivet.

4. *Sneplovtog og Hjælpetog* er Tog, som har særlige Formaal.

§ 3.

Tog- og Lokomotivpersonalet.

1. Det tjenestegørende Personale i Toget skal under Kørslen være underordnet en enkelt Person — for Damp- og Motortog *Togføreren* og for elektriske Tog *Togformanden*, der i nærværende Reglement ligeledes betegnes *Togføreren* — som fortrinsvis er ansvarlig for Togets Førelse og Sikkerhed.

Lokomotiver skal under deres Bevægelse paa Banen være betjent af en Fører, der er ansvarlig for Lokomotivets Førelse og Sikkerhed. Damplokomotiver, der ikke er indrettet til Eenmandsbetjening, skal foruden af Førelsen 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 saadanne Tog, i hvilke der i Henhold til § 16, Punkt 2 c og 3 ikke skal være andre betjente Bremsere end Lokomotivets (Motorvognens), fungerer *Lokomotivføreren* (*Motorføreren*, *Elektroføreren*) som *Togfører*, saafremt der ikke medgives Toget Personale under Trafiktjenesten, der er berettiget til at føre Tog. Bestemmelser vedrørende selve Snecrydningen tages dog af den af Banetjenesten afgivne Tjenestemand (*Plovføreren*).

Hvor intet særligt er anført, omfatter i nærværende Reglement Betegnelsen Lokomotiv ogsaa Motorvogn og Betegnelsen Lokomotivfører ogsaa Motorfører eller Elektrofører.

2. *Togføreren* og *Lokomotivføreren* skal være forsynet med et rigtigt gaaende Ur, Tjenestekøreplan for de Strækninger, paa hvilke de skal forrette Tjeneste, Signalreglementet, nærværende Reglement og de foreskrevne Signalapparater m. v.

Tog- og Lokomotivpersonalet.

Personalets Forsyning med Ur og Reglementer m. v.

Den fri Bane, Banestykker og Blokafsnit.

Plantog.

Særtog.

Arbejdstog.

Sneplovtog og Hjælpetog.

Meddelelser til
Lokomotivfø-
reren.

3. Inden Toget gaar fra Udgangstationen, skal Lokomotivføreren have skriftlig Melding om Togets Størrelse (Antal Vognaksler, Vognladninger og i fornødent Fald Togets Længde) samt Bremsernes Art, Antal og Fordeling.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at afgive denne Melding. Distriktschefen eller Trafikinspektøren kan dog for visse Stationer og for visse Tog bestemme, at Meldingen skal afgives af en anden Togtjenestemand, eventuelt af Stationen. Togføreren skal da have Genpart af Meldingen.

Paa Mellestationer skal Togføreren mundtlig give Lokomotivføreren Melding om Forandringer i de ovenanførte Forhold. Endvidere skal Togføreren meddele Lokomotivføreren, hvad der i øvrigt kan have Betydning for Togets sikre og rettidige Fremførelse.

Naar Lokomotivføreren skifter undervejs, men samme Maskine fortsætter, paahviler det den fratrædende Lokomotivfører at underrette den tiltrædende om, hvad der har Betydning for Togets videre Fremførelse, og overlevere endnu gældende skriftlige Meddelelser.

Ved Maskinskitte i Forbindelse med Personaleskitte sker saadan Underretning og Overlevering gennem Togføreren, der er ansvarlig for, at den finder Sted.

Hvis Togføreren samtidig skifter, deltager saavel den fratrædende som den tiltrædende Togfører i Overleveringen.

4. Lokomotivpersonalet skal under Kørslen holde godt Udkig og være opmærksom paa Vognenes Gang samt paa Signaler fra Toget, fra mødende Tog, fra Banelinien, Togfølgestationerne, Holdstederne og Ledbevogtningen.

Tilsvarende Regel gælder for Togpersonalet i det Omfang, Forholdene tillader.

Tog- og Loko-
motivpersona-
lets Udkig.

§ 3.

Tog- og Lokomotivpersonalet.

1. Det tjenestegørende Personale i Toget skal under Kørslen være underordnet en enkelt Person — for Damp- og Motortog *Togføreren* og for elektriske Tog *Togformanden*, der i nærværende Reglement ligeledes betegnes *Togføreren* — som fortrinvis er ansvarlig for Togets Førelse og Sikkerhed.

Tog- og Loko-
motivperso-
nalet.

Lokomotiver skal under deres Bevægelse paa Banen være betjent af en Fører, der er ansvarlig for Lokomotivets Førelse og Sikkerhed. Damplokomotiver, der ikke er indrettet til Eenmandsbetjening, skal foruden af Førereren 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 saadanne Tog, i hvilke der i Henhold til § 16, Punkt 2 c og 3, ikke skal være andre betjente Bremsere end Lokomotivets (Motorvognens), fungerer *Lokomotivføreren* (*Motorføreren*, *Elektroføreren*) som *Togfører*, saafremt 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*).

Hvor intet særligt er anført, omfatter i nærværende Reglement Betegnelsen Lokomotiv ogsaa Motorvogn og Betegnelsen Lokomotivfører ogsaa Motorfører eller Elektrofører.

2. Togføreren og Lokomotivføreren skal være forsynet med et rigtigt gaaende Ur, Tjenestekøreplan for de Strækninger, paa hvilke de skal forrette Tjeneste, den gældende *La*, Signalreglementet, nærværende Reglement og de foreskrevne Signalapparater m. v.

Personalets
Forsyning
med Ur og
Reglementer
m. v.

Meddelelser til Lokomotivføreren.

3. Inden Toget gaar fra Udgangsstationen, skal Lokomotivføreren have skriftlig Melding om Togets Størrelse (Antal Vognaksler, Vognladninger og i fornødent Fald Togets Længde) samt Bremsernes Art, Antal og Fordeling.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at afgive denne Melding. Distriktschefen eller Trafikinspektøren kan dog for visse Stationer og for visse Tog bestemme, at Meldingen skal afgives af en anden Togtjenestemand, eventuelt af Stationen. Togføreren skal da have Genpart af Meldingen.

Paa Mellestationer skal Togføreren mundtlig give Lokomotivføreren Melding om Forandringer i de ovenanførte Forhold. Endvidere skal Togføreren meddele Lokomotivføreren, hvad der i øvrigt kan have Betydning for Togets sikre og rettidige Fremførelse.

Naar Lokomotivføreren skifter undervejs, men samme Maskine fortsætter, paahviler det den fratrædende Lokomotivfører at underrette den tiltrædende om, hvad der har Betydning for Togets videre Fremførelse, og overlevere endnu gældende skriftlige Meddelelser.

Ved Maskinskitte i Forbindelse med Personaleskitte sker saadan Underretning og Overlevering gennem Togføreren, der er ansvarlig for, at den finder Sted.

Hvis Togføreren samtidig skifter, deltager saavel den fratrædende som den tiltrædende Togfører i Overleveringen.

4. Lokomotivpersonalet skal under Kørslen holde godt Udkig og være opmærksom paa Vognenes Gang samt paa Signaler fra Toget, fra mødende Tog, fra Banelinien, Togfølgestationerne, Holdstederne og Ledbevogtningen.

Tilsvarende Regel gælder for Togpersonalet i det Omfang, Forholdene tillader.

Tog- og Lokomotivpersonalets Udkig.

Tog- og Lokomotivpersonalet.

Personalets Forsyning med Ur og Reglementer m. v.

§ 3.

Tog- og Lokomotivpersonalet.

1. Det tjenestegørende Personale i Toget skal under Kørslen være underordnet en enkelt Person — for Damp- og Motortog *Togføreren* og for elektriske Tog *Togformanden*, der i nærværende Reglement ligeledes betegnes *Togføreren* — som fortrinvis er ansvarlig for Togets Førelse og Sikkerhed.

Lokomotiver skal under deres Bevægelse paa Banen være betjent af en Fører, der er ansvarlig for Lokomotivets Førelse og Sikkerhed. Damplokomotiver, der ikke er indrettet til Eenmandsbetjening, skal foruden af Førereren 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 Hjelpetog, der kun medfører Hjelpevogne, for Sneplovtog samt for saadanne Tog, i hvilke der ikke skal være betjente Skrubremser, fungerer *Lokomotivføreren* (*Motorføreren*, *Elektroføreren*) som *Togfører*, saafremt 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*).

Hvor intet særligt er anført, omfatter i nærværende Reglement Betegnelsen Lokomotiv ogsaa Motorvogn og Betegnelsen Lokomotivfører ogsaa Motorfører eller Elektrofører.

2. Togføreren og Lokomotivføreren skal være forsynet med et rigtigt gaaende Ur, Tjenestekøreplan for de Strækninger, paa hvilke de skal forrette Tjeneste, den gældende *Lu*, Signalreglementet, nærværende Reglement og de foreskrevne Signalapparater m. v.

3. Inden Toget gaar fra Udgangsstationen, skal Lokomotivføreren skriftligt paa Form. Nr. S 8 have Melding om Togets Størrelse (Antal Vognaksler og Togvægt) samt Bremsernes Art og Bremsevægt, henh. Bremsernes Antal.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at afgive denne Melding. Distriktschefen eller Trafikinspektøren kan dog for visse Stationer og for visse Tog bestemme, at Meldingen skal afgives af en anden Togtjenestemand, eventuelt af Stationen. Togføreren skal da have Genpart af Meldingen.

Paa Mellestationer skal Togføreren mundtlig give Lokomotivføreren Melding om Forandringer i de ovenanførte Forhold. Endvidere skal Togføreren meddele Lokomotivføreren, hvad der i øvrigt kan have Betydning for Togets sikre rettidige Fremførelse.

Naar Lokomotivføreren skifter undervejs, men samme Maskine fortsætter, paahviler det den fratrædende Lokomotivfører at underrette den tiltrædende om, hvad der har Betydning for Togets videre Fremførelse, og overlevere endnu gældende skriftlige Meddelelser.

Ved Maskinskitte i Forbindelse med Personaleskitte sker saadan Underretning og Overlevering gennem Togføreren, der er ansvarlig for, at den finder Sted.

Hvis Togføreren samtidig skifter, deltager saavel den fratrædende som den tiltrædende Togfører i Overleveringen.

4. Lokomotivpersonalet skal under Kørslen holde godt Udkig og være opmærksom paa Vognenes Gang samt paa Signaler fra Toget, fra mødende Tog, fra Banelinien, Togfølgestationerne, Holdstederne og Ledbevogtningen.

Tilsvarende Regel gælder for Togpersonalet i det Omfang, Forholdene tillader.

§ 4.

Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer.
Længden af frit Krydsningsspor.

1. Ved Krydsning forstaas:

Krydsninger.

Samtidig Tilstedeværelse paa en Togfølgestation — Krydsningsstationen — af 2 Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *modsat* Køreretning, naar det ene Tog før Ankomsten til Stationen og det andet Tog efter Afgangen fra Stationen befarer det samme *enkeltsporede Banestykke*.

Er Togfølgestationen Endestation eller Udgangstation for et af Togene, og Melletrummet mellem de mødende Togs Ankomst fra og Afgang til samme enkeltsporede Banestykke ikke overstiger 30 Minutter, betragtes Togene som værende samtidig til Stede paa Stationen.

2. Ved Overhaling forstaas:

Overhalinger.

Samtidig Tilstedeværelse paa en Togfølgestation — Overhalingsstationen — af Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *samme* Køreretning, naar Rækkefølgen mellem de to Tog forandres paa Stationen, og naar begge Tog saavel før Ankomsten til Stationen som efter Afgangen fra Stationen befarer samme *Enkelt- eller Dobbeltspor*.

3. Ved Togpassering forstaas:

Togpasseringer.

Samtidig Tilstedeværelse paa en Togfølgestation — Togpasseringsstationen — af et Arbejdstog inden for dets Arbejdstid og et Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *samme eller modsat* Køreretning, naar sidstnævnte Tog før Ankomsten til eller efter Afgangen fra Stationen befarer *samme Spor*, som Arbejdstog har befaret eller skal befare.

4. I Tjenestekøreplanen angives, paa hvilke Togfølgestationer *Plantog* skal krydse, overhale eller overhales.

Fastsættelse af
Krydsninger,
Overhalinger
og Togpasseringer.

I Særtogsanmeldelsen angives, paa hvilke Togfølgestationer Plantog, andre Særtog samt Arbejdstog skal krydse, overhale, overhales af eller passeres af vedkommende *Særtog*.

I Særtogsanmeldelser, ved hvilke der tillyses Arbejdstog, angives, paa hvilke Togfølgestationer *Arbejdstoget* skal passeres af andre Tog.

5. I Togplanerne angives, hvilken Længde Krydsningssporene paa Togfølgestationerne har, og hvilket Antal Vognaksler der kan rummes paa Sporene.

Saafernt et Tog ved Ankomsten til en Togfølgestation, hvor det skal krydse eller overhales af et andet Tog, vil medføre flere Vognaksler, end Længden af Krydsningssporet tillader, skal Togføreren senest 2 Togfølgestationer før Krydsnings- henholdsvis Overhalingsstationen (eventuelt fra Udgangsstationen) underrette denne om Togets Størrelse.

§ 5.

Enkeltsporede og flersporede Baner. Togfølge og Sporbenyttelse.

1. Paa enkeltsporet Banestykke maa der ikke samtidig være Tog, der kører i Retning *mod hinanden*.

2. Paa dobbeltsporede Baner skal Togene paa fri Bane køre paa højre Spor efter Køreretningen. Undtagelsesvis kan Anlægget umiddelbart ved en Station ved Sporudfletning være udformet saaledes, at Venstrekørsel finder Sted.

Paa Baner med 3 eller flere Spor benyttes Sporene som foreskrevet i Tjenestekøreplanen.

Disse Regler kan kun fraviges for:

Særlige Arbejdstog (§ 36),

Sneplovtog (§ 37),

Hjælpetog paa det Banestykke, hvor Hjælpen skal

ydes (§ 52, 5), eventuelt tillige paa tilstødende Banestykker, hvor dette er nødvendigt for at tilstede Overgang fra det ene Spor til det andet,

Tog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige Køreretning, og som derfor føres tilbage (§ 51, Punkt 4 b og § 52, Punkt 5 og 6),

Skydelokomotiver, der paa Baner uden Linieblok kører tilbage fra fri Bane (§ 23).

Angaaende Forhold under Sporspærring henvises til §§ 47 og 49.

3. Paa Baner uden Linieblok maa der mellem 2 Nabotogfølgestationer kun være eet Tog, paa flersporede Baner eet Tog paa hvert Spor (*Kørsel med Stationsafstand*).

Baner uden
Linieblok.

Det er dog tilladt Arbejdstog og Hjælpetog at følge efter Plan- og Særtog paa alle Baner uden Linieblok (jfr. dog § 37: Sneplovtog og § 47: Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart) uden Iagttagelse af Stationsafstanden, naar følgende Betingelser opfyldes:

at Kørslen foregaar om Dagen og i klart Vejr,
at begge Tog er underrettet om den truffne Anordning, herunder om eventuel Standsning af det forreste Tog ved et foran næste Togfølgestation liggende Holdested,

at det forreste Tog ikke har Skydelokomotiv,
at det bageste Tog afgaar tidligst 5 Minutter efter det forreste, og

at det bageste Tog fremføres med ringere Hastighed end det forreste og ikke hurtigere, end at det med Sikkerhed kan bringes til rettidig Standsning, saafremt det forreste Tog standser undervejs, eller saafremt Afstanden mellem Togene kendeligt formindskes.

Da det bageste Tog maa regne med, at et Signal til Indkørsel til den foranliggende Togfølgestation kan gælde det forreste Tog, maa fornøden Forsigtighed

Længden af
frit Kryds-
ningsspor.

Enkeltsporede
Baner.

Baner med 2
eller flere
Spor.

iagttages ved Kørslen mod og ind paa Stationen, der saa vidt muligt skal undgaa at standse det forreste Tog udenfor.

Baner med
Linieblok.

4: Paa Baner med Linieblok maa der i samme Blokafsnit kun være eet Tog (*Kørsel med Blokafstand*). Dog skal der altid køres med Stationsafstand i følgende Tilfælde:

- a) *naar* en dobbeltsporet Bane befares som enkeltsporet. Bestemmelsen gælder kun for Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (jfr. § 47, 2 og § 49, Afsnit C, Punkt 1 c.),
- b) *naar* det forankørende Tog er et Arbejdstog (§ 35, 11 b),
- c) *naar* det forankørende Tog har Skydelokomotiv (§ 23),
- d) *naar* det forankørende Tog skal standse ved et foran næste Togfølgestation liggende med Bloksignaler forsynet Holdested med Sidespor og har Tilladelse til at rangere ved Sidesporet,
- e) *naar* Linieblokanlægget er i Uorden paa en af de nedenfor anførte Maader (jfr. § 48, 1):

For dobbeltsporet Bane,

naar et Udkørselssignal ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller et Udkørselsfelt henstaar uplomberet,

naar Trykknappærren paa et Indkørselsfelt henstaar uplomberet eller ikke indtager Spærrestilling ved Blokering,

naar et Signal ved en Mellemblokpost ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller naar Signalfeltet paa Mellemblokposten henstaar uplomberet samt,

naar Trykknappærren paa en Mellemblokpost henstaar uplomberet eller ikke indtager Spærrestilling ved Blokering.

ydes (§ 52, 5), eventuelt tillige paa tilstødende Banestykker, hvor dette er nødvendigt for at tilstede Overgang fra det ene Spor til det andet,

Tog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige Køretning, og som derfor føres tilbage (§ 51, Punkt 4 b, og § 52, Punkt 5 og 6),

Skydelokomotiver, der paa Baner uden Linieblok kører tilbage fra fri Bane (§ 23).

Angaaende Forhold under Sporspærring henvises til §§ 47 og 49.

3. Paa Baner uden Linieblok maa der mellem 2 Nabotogfølgestationer kun være eet Tog, paa flersporede Baner eet Tog paa hvert Spor (*Kørsel med Stationsafstand*).

Baner uden
Linieblok.

Det er dog tilladt Arbejdstog og Hjelpefog at følge efter Plan- og Særtog paa alle Baner uden Linieblok (jfr. dog § 37: Sneplovtog og § 47: Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart) uden Iagttagelse af Stationsafstanden, naar følgende Betingelser opfyldes:

at Kørslen foregaar om Dagen og i klart Vejr,

at begge Tog er underrettet om den trufne Anordning, herunder om eventuel Standsning af det forreste Tog ved et foran næste Togfølgestation liggende Holdested,

at det forreste Tog ikke har Skydelokomotiv,

at det bageste Tog afgaar tidligst 5 Minutter efter det forreste, og

at det bageste Tog fremføres med ringere Hastighed end det forreste og ikke hurtigere, end at det med Sikkerhed kan bringes til rettidig Standsning, saafremt det forreste Tog standser undervejs, eller saafremt Afstanden mellem Togene kendelig formindskes.

Da det bageste Tog maa regne med, at et Signal til Indkørsel til den foranliggende Togfølgestation kan gælde det forreste Tog, maa fornøden Forsigtighed

iagttages ved Kørslen mod og ind paa Stationen, der saa vidt muligt skal undgaa at standse det forreste Tog udenfor.

4. Paa Baner med Linieblok maa der i samme Blokafsnit kun være eet Tog (*Kørsel med Blokafstand*). Dog skal der altid køres med Stationsafstand i følgende Tilfælde:

- a) *naar* en dobbeltsporet Bane befares som enkeltsporet. Bestemmelsen gælder kun for Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (jfr. § 47, 2, og § 49, Afsnit C, 1 c.),
- b) *naar* det forankørende Tog er et Arbejdstog (§ 35, 11 b),
- c) *naar* det forankørende Tog har Skydelokomotiv (§ 23),
- d) *naar* det forankørende Tog skal standse ved et foran næste Togfølgestation liggende med Bloksignaler forsynet Holdsted med Sidespor og har Tilladelse til at rangere ved Sidesporet,
- e) *naar* Linieblokanlægget er i Uorden paa en af de nedenfor anførte Maader (jfr. § 48, 1):

For dobbeltsporet Bane,

naar et Udkørselssignal ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller et Udkørselsfelt henstaar uplomberet*),

naar et Indkørselsfelt eller Passagespærren paa et Indkørselsfelt henstaar uplomberet*), *naar* Passagespærren ikke indtager Spærrestilling umiddelbart efter Blokering eller fejlagtig udløser inden Togpassage,

naar et Signal ved en Mellemblokpost ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller *naar* Signalfeltet paa Mellemblokposten henstaar uplomberet*), samt

*) Kørsel med Stationsafstand skal være anordnet, forinden Plomben brydes.

ydes (§ 52, 5), eventuelt tillige paa tilstødende Banestykker, hvor dette er nødvendigt for at tilstede Overgang fra det ene Spor til det andet,

Tog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige Køretning, og som derfor føres tilbage (§ 51, Punkt 4 b, og § 52, Punkt 5 og 6),

Skydelokomotiver, der paa Baner uden Linieblok kører tilbage fra fri Bane (§ 23).

Angaaende Forhold under Sporspærring henvises til §§ 47 og 49.

3. Paa Baner uden Linieblok maa der mellem 2 Nabotogfølgestationer kun være eet Tog, paa flersporede Baner eet Tog paa hvert Spor (*Kørsel med Stationsafstand*).

Det er dog tilladt Arbejdstog og Hjælpetog at følge efter Plan- og Særtog paa alle Baner uden Linieblok (jfr. dog § 37: Sneplovtoget og § 47: Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart) uden Iagttagelse af Stationsafstanden, naar følgende Betingelser opfyldes:

at Kørslen foregaar om Dagen og i klart Vejr,

at begge Tog er underrettet om den trufne Anordning, herunder om eventuel Standsning af det forreste Tog ved et foran næste Togfølgestation liggende Holdsted,

at det forreste Tog ikke har Skydelokomotiv,

at det bageste Tog afgaar tidligst 5 Minutter efter det forreste, og

at det bageste Tog fremføres med ringere Hastighed end det forreste og ikke hurtigere, end at det med Sikkerhed kan bringes til rettidig Standsning, saafremt det forreste Tog standser undervejs, eller saafremt Afstanden mellem Togene kendt lig fornuddes.

Da det bageste Tog maa regne med, at et Signal til Indkørsel til den foranliggende Togfølgestation kan gælde det forreste Tog, maa fornøden Forsigtighed

iagttages ved Kørslen mod og ind paa Stationen, der saa vidt muligt skal undgaa at standse det forreste Tog udenfor.

4. Paa Bane med Linieblok maa der i samme Blokafsnit kun være eet Tog (*Kørsel med Blokafstand*). Dog skal der altid køres med Stationsafstand i følgende Tilfælde:

- a) *naar* en dobbeltsporet Bane befares som enkeltsporet. Bestemmelsen gælder kun for Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (jfr. § 47, 2, og § 49, Afsnit C, 1 c.),
- b) *naar* det forankørende Tog er et Arbejdstog (§ 35, 11 b),
- c) *naar* det forankørende Tog har Skydelokomotiv (§ 23),
- d) *naar* det forankørende Tog skal standse ved et foran næste Togfølgestation liggende med Bloksignaler forsynet Holdested med Sidespor og har Tilladelse til at rangere ved Sidesporet,
- e) *naar* Linieblokanlægget er i Uorden paa en af de nedenfor anførte Maader (jfr. § 48, 1):

For dobbeltsporet Bane,
naar et Udkørselssignal ikke automatisk indtager Stillingen »Stop« umiddelbart efter Togudkørsel, eller Signalarmskoblingen for et Udkørselssignal sættes ud af Funktion,
naar et Udkørselssignal ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller et Udkørselsfelt henstaar oplomberet*),
naar et Indkørselsfelt eller Passagespærren paa et Indkørselsfelt henstaar oplomberet*), *naar* Passagespærren ikke indtager Spærrestilling

*) Kørsel med Stationsafstand skal være anordnet, forinden Plomben brydes.

For enkeltsporet Bane og for begge Togretninger i alle Tilfælde, *naar* Linieblokanlægget er i Uorden, herunder at et Blokfelt eller en Trykknapspærre henstaar oplomberet.

II. SIKKERHEDSTJENESTE PAA STATIONER.

§ 6.

Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Afløsning. Noteringskalender. Tavle om Uregelmæssigheder.

1. Naar Stationsbestyreren (Stationspasseren) tiltræder eller slutter Tjenesten, samt naar han afløses, skal Bemærkning derom med Angivelse af Klokeslettet indføres i Telegrafjournalen eller i en særlig Overleveringsbog.

Bemærkningen skal indeholde en Meddelelse om modtagne Telegrammer, Ordre eller andre Bestemmelser, som det er af Betydning for Afløseren at kende. Findes disse Meddelelser i den nedenfor nævnte Noteringskalender, er en Henvisning til denne tilstrækkelig. Bemærkningen skal ved Stationens Lukning endvidere indeholde Angivelse om de i § 13 nævnte Forholdsregler.

Den fratrædende Stationsbestyrer (Stationspasser) og Afløseren, henholdsvis den, der overtager Tjenesten, naar Stationen atter aabnes, underskriver Bemærkningen.

Afløsning af Stationsbestyrer maa ikke uden bydende Nødvendighed finde Sted, naar der er gjort Skridt til Forlægning af Krydsning, Forandring af Overhaling, Indstilling af Tog o. l. Den tjenestehavende Stationsbestyrer maa i saadanne Tilfælde ikke fratræde, forinden Forholdet er bragt i Orden.

2. I den til Stationerne leverede Noteringskalender indføres korte Uddrag af Særtogsanmeldelser og andre vigtige Meddelelser vedrørende Toggangen, som

naar Passagespærren paa en Mellemblokpost henstaar uplomberet*), ikke indtager Spærrestilling umiddelbart efter Blokering eller fejltagtig udløser inden Togpassage.

For enkeltsporet Bane og for begge Togretninger i alle Tilfælde, naar Linieblokanlægget er i Uorden, herunder at et Blokfelt eller en Passagespærre henstaar uplomberet*).

*) Kørsel med Stationsafstand skal være anordnet, forinden Plomben brydes.

II. SIKKERHEDSTJENESTE PAA STATIONER.

§ 6.

Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Afløsning. Noteringskalender. Tavle om Uregelmæssigheder.

1. Naar Stationsbestyreren (Stationspasseren) tiltræder eller slutter Tjenesten, samt naar han afløses, skal Bemærkning derom med Angivelse af Klokkeslettet indføres i Telegrafjournalen eller i en særlig Overleveringsbog.

Bemærkningen skal indeholde en Meddelelse om modtagne Telegrammer, Ordre eller andre Bestemmelser, som det er af Betydning for Afløseren at kende. Findes disse Meddelelser i den nedenfor nævnte Noteringskalender, er en Henvisning til denne tilstrækkelig. Bemærkningen skal ved Stationens Lukning endvidere indeholde Angivelse om de i § 13 nævnte Forholdsregler.

Den fratrædende Stationsbestyrer (Stationspasser) og Afløseren, henholdsvis den, der overtager Tjenesten, naar Stationen atter aabnes, underskiver Bemærkningen.

Afløsning af Stationsbestyrer maa ikke uden byden- de Nødvendighed finde Sted, naar der er gjort Skridt til Forklægning af Krydsning, Forandring af Overbaling, Indstilling af Tog o. l. Den tjenestehavende Stationsbestyrer maa i saadanne Tilfælde ikke fratræde, forinden Forholdet er bragt i Orden.

2. I den til Stationerne leverede Noteringskalender indføres korte Uddrag af Særtogsanmeldelser og andre Gyldig fra 1/3 1938.

umiddelbart efter Blokering eller fejlagtig udløser inden Togpassage,

naar et Signal ved en Mellemblokpost ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller naar Signalfeltet paa Mellemblokposten henstaar uplomberet*), samt

naar Passagespærren paa en Mellemblokpost henstaar uplomberet*), ikke indtager Spærrestilling umiddelbart efter Blokering eller fejlagtig udløser inden Togpassage.

For enkeltsporet Bane og for begge Togretninger i alle Tilfælde,

naar Linieblokanlægget er i Uorden, herunder at et Blokkfelt eller en Passagespærre henstaar uplomberet*).

*) Kørsel med Stationsafstand skal være anordnet, forinden Plomben brydes.

II. SIKKERHEDSTJENESTE PAA STATIONER.

§ 6.

Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Afløsning. Noteringskalender. Tavle om Uregelmæssigheder.

Stationsbestyrerens Afløsning.

1. Naar Stationsbestyreren (Stationspasseren) tiltræder eller slutter Tjenesten, samt naar han afløses, skal Bemærkning derom med Angivelse af Klokkeslet indføres i Telegrafjournalen eller i en særlig Overleveringsbog.

Bemærkningen skal indeholde en Meddelelse om modtagne Telegrammer, Ordre eller andre Bestemmelser, som det er af Betydning for Afløseren at kende. Findes disse Meddelelser i den nedenfor nævnte Noteringskalender, er en Henviisning til denne tilstrækkelig. Bemærkningen skal ved Stationens Lukning endvidere indeholde Angivelse om de i § 13 nævnte Forholdsregler.

Den fratrædende Stationsbestyrer (Stationspasser) og Afløseren, henholdsvis den, der overtager Tjenesten, naar Stationen atter aabnes, underskriver Bemærkningen.

Afløsning af Stationsbestyrer maa ikke uden byden- de Nødvendighed finde Sted, naar der er gjort Skridt til Forklæning af Krydsning, Forandring af Overhaling, Indstilling af Tog o. l. Den tjenestehavende Stationsbestyrer maa i saadanne Tilfælde ikke fratræde, forinden Forholdet er bragt i Orden.

2. I den til Stationerne leverede Noteringskalender indføres korte Uddrag af Særtogsanmeldelser og andre Gyldig fra 15/11 1940.

53.

først faar Gyldighed, naar Vagtskifte har fundet Sted.

Uddragene skal indføres straks efter Meddelelsernes Modtagelse og under de Dage, paa hvilke de faar Betydning.

3. I Telegrafkontorerne paa alle Stationer, der indgaar i Linieblokstrækninger, og i samtlige Signal- og Sporskifteposter (herunder Kommandoposter) med Undtagelse af detacherede Poster, hvor ingen fast Betjening findes, skal paa iøjnefaldende Steder være anbragt Tavler med Paaskrift: »Uregelmæssigheder«.

Tavle om Uregelmæssigheder.

Paa disse Tavler skal Stationsbestyreren lade opklæbe alle Meddelelser om indtraadte Uregelmæssigheder vedrørende Signal-, Sikrings- og Blokanlæggene, som kan berøre Toggangen eller Rangeringen, om fornødent med Angivelse af, hvilke Forholdsregler der i den Anledning skal træffes. Saa snart Uregelmæssighederne er afhjulpet, skal Meddelelserne fjernes fra Tavlen.

§ 7.

Telegrafvagt.

1. Af Hensyn til Toggangen holder Togfølgestationer Telegrafvagt (Telefonvagt) fra en passende Tid, forinden Dagens første Tog indlades paa, og indtil Dagens sidste Tog har forladt et til Stationen grænsende Banestykke.

Telegrafvagt.

Denne Regel gælder efter Omstændighederne den samlede Toggang for Dagen eller Toggangen i de Tidsrum, i hvilke Stationen efter Distriktets nærmere Bestemmelse er aaben.

2. Følgende Stationer holder Telegrafvagt saaledes: De Stationer, ved hvilke Distriktscheferne har Sæde, hele Døgnet.

Særlige Regler for visse Stationer.

De Stationer, ved hvilke Trafikinspektørerne har Sæde, fra 30 Min. før første Togs Ankomst til Trafik-

inspektørens Omraade eller Afgang fra Udgangsstationen og indtil sidste Tog er meldt ankommet til Grænse- eller Endestationen.

Reservelokomotivstationerne fra 30 Min. inden første Tog indgaar paa den Strækning, for hvilken der paa Stationen holdes Reservelokomotiv, og indtil sidste Tog er ankommet til Endestationen eller til den Station, hvor næste Reservelokomotivomraade begynder. Ankomsten meldes af disse Stationer til Reservelokomotivstationen, for saa vidt der ikke holdes Reservelokomotiv hele Døgnet. Stationer, hvor Hjælpe- og Ambulancevogne er stationerede, holder Telegrafvagt i det Tidsrum, i hvilket der er Toggang indenfor det paagældende Omraade.

§ 8.

Telegrafiske og telefoniske Meldinger samt Skrivelser vedrørende Toggangen.

1. De i nærværende Reglement omhandlede Telegrammer vedrørende Toggangen kan efter Omstændighederne afgives telegrafisk eller telefonisk. Hvor der i nærværende Reglement er anført Ordet *telegrafisk* omfatter dette saavel telegrafisk som telefonisk Afgivelse af Telegrammer.

2. Naar der for disse Telegrammer er foreskrevet en bestemt Ordlyd, skal denne nøje overholdes, ogsaa naar Afgivelsen sker telefonisk.

3. Telegrammer, der angaar Toggangen, har i Almindelighed Forrang for alle andre Telegrammer og Telefonsamtaler.

4. Telegrammer skal altid være forsynet med Adresse og Underskrift og indføres straks i Telegraf-, henholdsvis Togjournalen.

For Telegrammer fra en Station er Stationsnavnet tilstrækkelig Underskrift. Ved Kvitteringer skal tillige den modtagende Ekspedients Navn anføres.

Telegrafens og Telefonens Benyttelse.

Overholdelse af foreskrevne Ordlyd.

Telegrammers Befordring.

Telegrammers Affattelse.

vigtige Meddelelser vedrørende Toggangen, som først faar Gyldighed, naar Vagtskifte har fundet Sted.

Uddragene skal indføres straks efter Meddelelsernes Modtagelse og under de Dage, paa hvilke de faar Betydning.

3. I Telegrafkontorerne paa alle Stationer, der indgaar i Linieblokstrækninger, og i samtlige Signal- og Sporskifteposter (herunder Kommandoposter) med Undtagelse af detacherede Poster, hvor ingen fast Betjening findes, skal paa iøjnefaldende Steder være anbragt Tavler med Paaskrift: »Uregelmæssigheder«.

Paa disse Tavler skal Stationsbestyreren lade oplæbe alle Meddelelser om indtraadte Uregelmæssigheder vedrørende Signal-, Sikrings- og Blokanlæggene, som kan berøre Toggangen eller Rangeringen, om fornødent med Angivelse af, hvilke Forholdsregler der i den Anledning skal træffes. Saa snart Uregelmæssighederne er afhjulpet, skal Meddelelserne fjernes fra Tavlen.

Tavle om Uregelmæssigheder.

§ 7.

Telegrafvagt.

1. Af Hensyn til Toggangen holder Togfølgestationer Telegrafvagt (Telefonvagt) fra en passende Tid, forinden Dagens første Tog indlades paa, og indtil Dagens sidste Tog har forladt et til Stationen grænsende Banestykke.

Denne Regel gælder efter Omstændighederne den samlede Toggang for Dagen eller Toggangen i de Tidsrum, i hvilke Stationen efter Distriktets nærmere Bestemmelse er aaben.

2. Følgende Stationer holder Telegrafvagt saaledes: De Stationer, ved hvilke Distriktscheferne har Sæde, hele Døgnet.

De Stationer, ved hvilke Trafikinspektørerne har Sæde, fra 30 Min. før første Togs Ankomst til Trafikinspektørens Omraade eller Afgang fra Udgangsstation.

Telegrafvagt.

Særlige Regler for visse Stationer.

tionen og indtil sidste Tog er meldt ankommet til Grænse- eller Endestationen.

Reservelokomotivstationerne fra 30 Min., inden første Tog indgaar paa den Strækning, for hvilken der paa Stationen holdes Reservelokomotiv, og indtil sidste Tog er ankommet til Endestationen eller til den Station, hvor næste Reservelokomotivomraade begynder. Ankomsten meldes af disse Stationer til Reservelokomotivstationen, for saa vidt der ikke holdes Reservelokomotiv hele Døgnet. Stationer, hvor Hjelpe- og Ambulancevogne er stationerede, holder Telegrafvagt i det Tidsrum, i hvilket der er Toggang indenfor det paagældende Omraade.

§ 8.

Telegrafiske og telefoniske Meldinger samt Skrivelser
vedrørende Toggangen.

1. De i nærværende Reglement omhandlede Telegrammer vedrørende Toggangen kan efter Omstændighederne afgives telegrafisk eller telefonisk. Hvor der i nærværende Reglement er anført Ordet *telegrafisk* omfatter dette saavel telegrafisk som telefonisk Afgivelse af Telegrammer.

2. Naar der for disse Telegrammer er foreskrevet en bestemt Ordlyd, skal denne nøje overholdes, ogsaa naar Afgivelsen sker telefonisk.

3. Telegrammer, der angaar Toggangen, har i Almindelighed Forrang for alle andre Telegrammer og Telefonsamtaler.

4. Telegrammer skal altid være forsynet med Adresse og Underskrift og indføres straks i Telegraf, henholdsvis Togjournalen. Det skal af Telegrafjournalen fremgaa, om et Telegram er afgivet, henh. modtaget, pr. Telegraf eller pr. Telefon.

For Telegrammer fra en Station er Stationsnavnet tilstrækkelig Underskrift. Ved Kvitteringer skal tillige den modtagende Ekspedients Navn anføres.

Gyldig fra 1/3 1938.

11.

I Telegrammer og Cirkulærer angaaende Toggangen skal der som Betegnelse for de enkelte Spor paa dobbeltsporet Banc altid angives *højre*, henholdsvis *venstre* Spor med samtidig Angivelse af, for hvilken Togretning det paagældende Spor er højre, henholdsvis venstre Spor.

5. Telegrammer om Toggangen, der angaar vigtige Foranstaltninger, som ikke forud er anmeldt, skal straks gentages af den modtagende Station, dog gentages en Liniedepeche kun af den paagældende Endestation ved Telegram til den Station, der opgives i Liniedepechen.

6. Ankomne Telegrammer og Skrivelser vedrørende Toggangen skal, naar de modtages af andre end Stationsbestyreren, straks meddeles denne.

7. I alle Telegrammer, Skrivelser o. l. vedrørende Toggangen maa Stationsnavne og Tognumre ikke forkortes. Det er dog tilladt i Af- og Tilbage meldinger samt i telegrafiske, men ikke i telefoniske, Kvitteringer for Telegrammer vedrørende Toggangen at benytte de i Tjenestekøreplanen anførte Stationsforkortelser i Adresse og Underskrift.

8. Af- og Tilbage meldinger maa ikke sammenkobles med andre Telegrammer, men skal gives for sig og mod særlig Kvittering.

En Tilbage melding og paafølgende Afmelding kan dog gives samlet i eet Telegram.

9. Aflevering til Lokomotivføreren af Fribancordrer, Telegrammer og skriftlige Meddelelser skal ved Tog, der fremføres af 2 Lokomotiver, udføres saaledes, at Ordrene og Meddelelserne m. v. gives Føreren af det forreste Lokomotiv, efter at deres Indhold forud mundtlig af Overbringeren er meddelt Føreren af bageste Lokomotiv. Om Aflevering af Afskrift af Særtogsanmeldelser se § 34 og om Overlevering af Med-

Telegrammers
Gentagelse.Stationsbestyrerens
Underretning.Anvendelse af
Forkortelser.Sammenkobling af
Telegrammer.Aflevering af
Telegrammer
m. v. til Tog
med 2 Lokomotiver.Telegrafens
og Telefonens
Benyttelse.Overholdelse
af foreskrevne
Ordlyd.Telegrammers
Befordring.Telegrammers
Affattelse.

delelse om Krydsningsforlægning og Fribaneordrer under Togs Forbikørsel se § 27, 4 og § 41, 7.

Anvendelse af trykte Formularer.

10. Hvor trykte Formularer til skriftlige eller telegrafiske Meddelelser, som omhandles i nærværende Reglement, foreligger, skal saadanne anvendes.

Telefonisk Afgivelse af Telegrammer.

11. Telefonisk Afgivelse af de i nærværende Reglement omhandlede Telegrammer skal ske under nøje Overholdelse af efterfølgende Regler:

Efter Afgivelsen noteres Klokkeslettet i Afsendelsesstationens Telegrafjournal.

Modtagelsesstationen indfører straks Telegrammet ordret i sin Journal med Angivelse af Klokkeslettet og gentager det derefter for Afsendelsesstationen samt kvitterer ved Tilføjelse af den modtagende Ekspedients Navn.

Er Gentagelsen rigtig, bekræftes dette af Afsendelsesstationen under Tilføjelse af Ekspedientens Navn.

I Afsendelsesstationens Telegrafjournal anføres derefter »Gentaget Kl.« og den kvitterende Ekspedients Navn.

Modtagelsesstationen indfører ligeledes i sin Journal Bemærkningen »Gentaget Kl.« og Navnet paa den, der har modtaget Gentagelsen.

Er Gentagelsen ikke rigtig, foretages Berigtigelse, hvorefter Gentagelse finder Sted under de foreskrevne Former.

For Afgivelse af telefonisk Af- og Tilbagemeldinger gælder særlige Regler, se § 26.

Stationsbestyrerens Ansvar for Telegrammer m. v.

12. Stationsbestyreren er ansvarlig for de Telegrammer angaaende Toggangen, der afsendes eller skal afsendes fra Stationen, og den Omstændighed, at en Tjenestemand har misforstaaet en mundtlig Ordre fra Stationsbestyreren eller undladt at efterkomme den, kan ikke i nogen Henseende formindske det Ansvar, som paahviler Stationsbestyreren, idet denne i ethvert Tilfælde skal forvisse sig om, at hans

I Telegrammer og Cirkulærer angaaende Toggangen skal der som Betegnelse for de enkelte Spor paa dobbeltsporet Bane altid angives *højre*, henholdsvis *venstre* Spor med samtidig Angivelse af, for hvilken Togretning det paagældende Spor er højre, henholdsvis venstre Spor.

5. Telegrammer om Toggangen, der angaar vigtige Foranstaltninger, som ikke forud er anmeldt, skal straks gentages af den modtagende Station, dog gentages en Liniedepeche kun af den paagældende Endestation ved Telegram til den Station, der opgives i Liniedepechen.

6. Ankomne Telegrammer og Skrivelser vedrørende Toggangen skal, naar de modtages af andre end Stationsbestyreren, straks meddeles denne.

7. I alle Telegrammer, Skrivelser o. l. vedrørende Toggangen maa Stationsnavne og Tognumre ikke forkortes. Det er dog tilladt i Af- og Tilbagemeldinger samt i telegrafiske, men ikke i telefoniske Kvitteringer for Telegrammer vedrørende Toggangen at benytte de i Tjenestekøreplanen anførte Stationsforkortelser i Adresse og Underskrift.

8. Af- og Tilbagemeldinger maa ikke sammenkobles med andre Telegrammer, men skal gives for sig og mod særlig Kvittering.

En Tilbagemelding og paafølgende Afmelding kan dog gives samlet i eet Telegram.

9. Aflevering til Lokomotivføreren af Fribaneordrer, Telegrammer og skriftlige Meddelelser skal ved Tog, der fremføres af 2 Lokomotiver, udføres saaledes, at Ordrene og Meddelelserne m. v. gives Føreren af det forreste Lokomotiv, efter at deres Indhold forud mundtlig af Overbringeren er meddelt Føreren af bageste Lokomotiv. Underretning til Føreren af bageste Lokomotiv bortfalder dog i Tilfælde, hvor den skriftlige Meddelelse

Telegrammers Gentagelse.

Stationsbestyrerens Underretning.

Anvendelse af Forkortelser.

Sammenkobling af Telegrammer.

Aflevering af Telegrammer m. v. til Tog med 2 Lokomotiver.

overrækkes under Togets Forbikørsel. Om Aflevering af Afskrift af Særtogsanmeldelser se § 34.

Anvendelse af trykte Formularer.

10. Hvor trykte Formularer til skriftlige eller telegrafiske Meddelelser, som omhandles i nærværende Reglement, foreligger, skal saadanne anvendes.

Telefonisk Afgivelse af Telegrammer.

11. Telefonisk Afgivelse af de i nærværende Reglement omhandlede Telegrammer skal ske under nøje Overholdelse af efterfølgende Regler:

Efter Afgivelsen noteres Klokkeslettet i Afsendelsesstationens Telegrafjournal.

Modtagelsesstationen indfører straks Telegrammet ordret i sin Journal med Angivelse af Klokkeslet og gentager det derefter for Afsendelsesstationen samt kvitterer ved Tilføjelse af den modtagende Ekspedients Navn.

Er Gentagelsen rigtig, bekræftes dette af Afsendelsesstationen under Tilføjelse af Ekspedientens Navn.

I Afsendelsesstationens Telegrafjournal anføres derefter »Gentaget Kl. ...« og den kvitterende Ekspedients Navn.

Modtagelsesstationen indfører ligeledes i sin Journal Bemærkningen »Gentaget Kl.« og Navnet paa den, der har modtaget Gentagelsen.

Er Gentagelsen ikke rigtig, foretages Berigtigelse, hvorefter Gentagelse finder Sted under de foreskrevne Former.

For Afgivelse af telefonisk Af- og Tilbage meldinger gælder særlige Regler, se § 26.

Stationsbestyrerens Ansvar for Telegrammer m. v.

12. Stationsbestyreren er ansvarlig for de Telegrammer angaaende Toggangen, der afsendes eller skal afsendes fra Stationen, og den Omstændighed, at en Tjenestemand har misforstaaet en mundtlig Ordre fra Stationsbestyreren eller undladt at efterkomme den, kan ikke i nogen Henseende formindske det Ansvar, som paahviler Stationsbestyreren, idet denne i ethvert Tilfælde skal forvise sig om, at hans Gyldig fra $\frac{1}{3}$ 1938.

Ordre bliver udført. Er Stationsbestyreren nødsaget til telefonisk at diktere sine Telegrammer om Toggangen til Telegrafkontoret, skal Telegrafvagten kvittere med Navn og gentage Telegrammet. Gentagelsen skal godkendes af Stationsbestyreren.

§ 9.

Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.

Under Togs Gennemkørsel paa en Station skal Stationsbestyreren iagttage Toget under dets Passage gennem Stationen og skal i den Anledning opholde sig i Togvejens Nærhed, saa vidt muligt paa Perronen.

Samme Regel gælder ved Togs Ind- og Udkørsel, for saa vidt uopsættelige Arbejder ikke kræver hans Nærværelse andetsteds. Stationsbestyreren skal altid have de nødvendige Signalmidler til Standsning af Tog ved Haanden.

Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.

§ 10.

Aflaasning og Behandling af Sporskifter.

1. For Sporskifter i Hovedspor skal af Distriktschefen være foreskrevet en bestemt Normalstilling. For de øvrige Sporskifter skal Stationens Leder saa vidt muligt fastsætte en Normalstilling.

Sporskifternes Stilling.

Overalt, hvor det er gørligt, skal Sporskifterne, naar de ikke benyttes, være stillet saaledes, at Vogne, som maatte komme i Bevægelse, ikke kan løbe ud i Hovedspor.

2. Den i § 28 foreskrevne Aflaasning af Sporskifter i Togtid kan ske paa følgende Maader:

Sporskifternes Aflaasning i Togtid.

a. Aflaasning ved Hængelaas.

Nøglerne til Hængelaasene skal uvægerligt fjernes fra Laasene, naar Aflaasningen er sket. Personale, som maatte have faaet udleveret Nøgler

til Hængelaasene, skal altid tilbagelevere disse ved Tjenestens Fratræden. Det er ubetinget forbudt Personale, der ikke er beskæftiget ved Stationstjenesten, at være i Besiddelse af Nøgler til Stationernes Sporskiftelaase.

b. Aflaasning ved Nøglelaase, som ikke indgaar i Centralsikring.

Efter foretagen Aflaasning af Nøglelaasene skal Nøglerne bringes paa Plads i Stationskontoret, for saa vidt ikke Togkrydsning o. l. nødvendig gør Afvigelse fra Reglen.

c. Centralsikring.

Sporskifterne stilles og aflaases som foreskrevet paa Betjeningsplanen for Sikringsanlægget.

Under Togudkørsel kan paa centralsikrede Stationer uden Udkørselssignaler den foreskrevne Aflaasning af modgaaende Sporskifter i Togvejen og Sporskifter, der fra Sidespor giver Adgang til Togvejen, ske fra Centralapparatet.

Hvor der i Sikringsanlægget indgaar nøgleaflaasede Sporskifter, skal Nøglerne være indsat i de tilsvarende Nøglehuller i Centralapparatet.

Paa Baner, hvor største tilladte Kørehastighed overskrider 75 km/T, skal Sporskifter, der kan ventes befaret imod Tungespidsen af personførende Plantog, være centralsikret.

3. For Sporskifteaflaasningen uden for Toglid og uden for de Tider, i hvilke der foretages Rangering eller Sporskifteeftersyn, gælder for *Togfølgestationer* følgende Regler:

Sporskifter, som aflaases ved Hængelaas, kan efter Stationens nærmere Bestemmelse henstaa aflaset.

Sporskifter, som aflaases med Nøglelaas, skal — hvad enten de indgaar i et centraliseret Sikringsan-

læg eller ej — henstaa aflaset, og Nøglen skal være anbragt paa Plads.

Sporskifter, der aflaases ved Hjælp af et Aflaasningshaandtag, eventuelt Kontrolaflaasningshaandtag, skal henstaa uafraaset. Dog skal korresponderende Sporskifter, som aflaases ved samme Aflaasningshaandtag, i Sporforbindelser til Sidespor henstaa aflaset.

Foruden disse Sporforbindelser kan efter Distriktschefens Bestemmelse for hver enkelt Station gives Tilladelse til at lade Sporskifter, der henstaar under fast Blokluke, henstaa aflaset uden for Togtid.

Om Regler for Sporskifternes Aflaasning, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid, se § 13.

Om Regler for Sporskifternes Aflaasning paa Holdsteder se §§ 58 og 59.

4. Sporskiftelaasene maa under ingen Omstændigheder bruges til andet end Aflaasning af Sporskifter.

Sporskifte-
laasenes An-
vendelse.

5. Sporskifter, som ved en Fejl er befaret medgaaende i urigtig Stilling, maa ikke befares i Retning mod Tungespidsen, før de er eftersat og fundet farbare, da der ingen Sikkerhed haves for, at Kontravægten kan trække Tungen helt ind til Sideskinnen. Saadanne Opskæringer skal anmeldes for Baneformanden.

Sporskifters
Opskæring.

Alle Opskæringer ved centralsikrede Sporskifter — ogsaa paabegyndte, hvor et Hjul har været i Klemme mellem den tilliggende Tunge og Sideskinnen, medens Sporskifte- og Betjeningslaasen tilsyneladende ingen Skade har taget — skal straks anmeldes for Telegraformanden og Baneformanden.

6. Stationens Leder har Ansvaret for, at kun det under Stationen tjenstgørende Personale, som er fuldt fortrolig med Sporskifte- og Signalbetjening, benyttes til saadanne Arbejder.

Personalets
Anvendelse til
Sporskifte- og
Signalbetje-
ning.

Kræves der til Udførelsen af disse Arbejder en Samvirken af flere, skal en enkelt bestemt Tjenestemand lede Arbejdet.

§ 11.

Eftersyn af Sporskifter.

Eftersyn af Sporskifter.

Stationsforstanderen (Stationsmesteren) skal personlig foretage dagligt Eftersyn af alle Sporskifter, som ligger i Togvejene, samt alle Sporskifter og Sporspærrer, som indgaar i Sikringsanlægget.

Paa større Stationer kan Eftersynet helt eller delvis overdrages til andre Tjenestemænd efter Distriktschefens nærmere Bestemmelse.

Paa Stationer, der ikke bestyres af en Stationsforstander eller en Stationsmester, men hvis Ledelse er overdraget en anden Tjenestemand med Stationsbestyreruddannelse, skal denne Tjenestemand foretage Eftersynet.

Paa Holdsteder, som alene betjenes af Stationspasser, samt paa ubetjente Holdsteder træffer Distriktschefen nærmere Bestemmelse om, hvem Eftersynet skal overdrages. Som Hovedregel udføres dette af Tjenestemænd under Banetjenesten, der udfører det i Forbindelse med det foreskrevne Eftersyn af Sporet. Eftersyn af Sporskifter og Sporspærrer skal paa heromhandlede Holdsteder foretages saa vidt muligt daglig, men mindst 1 Gang hveranden Dag.

Eftersyn af et Sporskifte foretages paa følgende Maade:

Sporskiftet aflaaes i Normalstilling ved Betjeningsmekanismen eller Sporskiftelaasen. Ved haandbetjente Sporskifter lægges tillige Kontravægten over, saaledes at den søger at tvinge Tungen bort fra Sideskinnen. Herefter prøves med en Mejsel mellem Sideskinne og Tunge, om Tungetilslutningen er i Orden, d. v. s. om det Stykke, Tungen kan fjernes fra Sideskinnen, er mindre end 3 mm. Samme Prøve anstilles med Sporskiftet i omlagt Stilling.

for aflaaede Sporskifters Vedkommende dog kun for saa vidt disse ogsaa i den omlagte Stilling indgaar i Aflaasningsanlægget. Centralbetjente Sporskifter, som er kontrolaflaaede, prøves med oplukket Kontrollaa.

Det prøves for aflaaelige Sporskifters Vedkommende, om Sporskiftet kan aflaaes i urigtig Stilling.

Ved Eftersynet undersøges det, om Sporskiftesignalets Stilling svarer til Sporskiftets Stilling.

For Sporspærrers Vedkommende undersøges det, om de er fastholdt i aflaaet Stilling.

Paa Holdsteder uden Betjening eller betjent af Stationspasser, hvor Nøglerne, som giver Adgang til Aflaasningsanlægget, udelukkende opbevares uden for Holdstedets Omraade, og hvor Sporskifterne derfor staar under fast Aflaasning, indskrænkes Prøven til at konstatere, at Tungetilslutningen er i Orden i den Stilling af Sporskiftet, hvori det er aflaaet, at Sporspærrerne er fastholdt i aflaaet Stilling, samt at Sporskiftesignalets Stilling svarer til Sporskiftets Stilling.

Hvor Sporskifteeftersynet foretages af Stationspersonalet, skal Bemærkning om, at det har fundet Sted, med Angivelse af i hvilket Tidsrum indføres i Telegrafjournalen. Bemærkningen underskrives af den, der har foretaget Eftersynet.

§ 12.

Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikringsanlæg.

1. Naar der paa en Station skal foretages Arbejde ved Spor-, Signal- eller Sikringsanlæg, hvorved Dele af nævnte Anlæg bliver ubrugbare eller kun kan benyttes med Forsigtighed, paahviler det Banetjenesten (i Reglen Overbanemesteren eller Baneformanden), henholdsvis Signaltjenesten (i Reglen Telegrafmesteren eller Telegrafformanden) forud i hvert enkelt Tilfælde at træffe Aftale med Stationen om Tidspunktet

Aftale om Arbejdets Udførelse.

for Arbejdets Udførelse samt efter Fuldendelsen at give Melding til Stationsbestyreren.

Om Fremgangsmaaden, naar Kørehastigheden midlertidig skal nedsættes, se § 25.

Medfører Arbejdet, at en normalt tilstedeværende Sikkerhedsforanstaltning, saasom Kontrolaflaasning, Sikring mod utidig Omstilling af Sporskifter eller lignende, ved hvis Bortfald der ikke udtrykkelig er foreskrevet særlige Forholdsregler, midlertidig bortfalder, men vedkommende Anlæg i øvrigt benyttes som tidligere, skal der i Tilslutning til den stedfundne Aftale med Stationsbestyreren indføres Meddelelse herom i Stationens Telegrafjournal. Meddelelsen underskrives af den, der leder Arbejdet, og dette maa ikke paabegyndes, forinden Stationsbestyreren har medunderskrevet Meddelelsen. Meddelelsen føres paa Tavlen over Uregelmæssigheder.

2. Dækning af en Sporstrækning, der under Arbejdet er ufarbar eller skal befares med Forsigtighed, sker efter Signalreglementets Forskrifter og foranlediges af den, der leder Arbejdet. I øvrigt paahviler det Stationen at drage Omsorg for, at de for Sikring af Tog- og Rangerbevægelser fornødne Foranstaltninger træffes.

3. Aflevering af et nyt eller ændret Anlæg fra Bane- eller Signaltjenesten til Stationen sker saavel ved mundtlig Meddelelse til Stationens Leder som ved skriftlig Meddelelse i Stationens Telegrafjournal. Meddelelsen underskrives af den, der har ledet Arbejdet, og medunderskrives af Stationen.

Ved Forandring i en Stations Signal- eller Sikringsanlæg, ved Ibrugtagning af nye Sikringsanlæg og i øvrigt ved større Arbejder af anden Art foranlediger Distriktschefen alle vedkommende instrueret i fornødent Omfang.

4. Naar et nyt Sporskifte er indlagt i Stationens Hovedspor og er afleveret til Stationen, forsynes denne

Dækning af Spor m. v.

Aflevering af nyt eller ændret Anlæg.

Sikring af nye Sporskifter.

for aflaaede Sporskifters Vedkommende dog kun for saa vidt disse ogsaa i den omlagte Stilling indgaar i Aflaasningsanlægget. Centralbetjente Sporskifter, som er kontrolaflaasede, prøves med oplukket Kontrollaa.

Det prøves for aflaaelige Sporskifters Vedkommende, om Sporskiftet kan aflaaes i urigtig Stilling.

Ved Eftersynet undersøges det, om Sporskiftesignalets Stilling svarer til Sporskiftets Stilling.

For Sporspærrers Vedkommende undersøges det, om de er fastholdt i aflaaet Stilling.

Paa Holdsteder uden Betjening eller betjent af Stationspasser, hvor Nøglerne, som giver Adgang til Aflaasningsanlægget, udelukkende opbevares uden for Holdstedets Omraade, og hvor Sporskifterne derfor staar under fast Aflaasning, indskrænkes Prøven til at konstatere, at Tungetilslutningen er i Orden i den Stilling af Sporskiftet, hvori det er aflaaet, at Sporspærreerne er fastholdt i aflaaet Stilling, samt at Sporskiftesignalets Stilling svarer til Sporskiftets Stilling.

Hvor Sporskifteeftersynet foretages af Stationspersonalet, skal Bemærkning om, at det har fundet Sted, med Angivelse af i hvilket Tidrum indføres i Telegrafjournalen. Bemærkningen underskrives af den, der har foretaget Eftersynet.

§ 12.

Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikringsanlæg.

1. Naar der paa en Station skal foretages Arbejder ved Spor-, Signal- eller Sikringsanlæg, hvorved Dele af nævnte Anlæg bliver ubrugbare eller kun kan benyttes med Forsigtighed, paahviler det Banetjenesten (i Reglen Overbanemesteren eller Baneformanden), henholdsvis Signaltjenesten (i Reglen Telegrafmesteren eller Telegraformanden) forud i hvert enkelt Tilfælde at træffe Aftale med Stationen om Tidspunktet for Arbejdets Udførelse samt efter Fuldendelsen at give Melding til Stationsbestyreren.

Aftale om Arbejdets Udførelse.

Medfører Arbejdet, at en normalt tilstedeværende Sikkerhedsforanstaltning, saasom Kontrolafloasning, Sikring mod utidig Omstilling af Sporskifter eller lignende, ved hvis Bortfald der ikke udtrykkelig er foreskrevet særlige Forholdsregler, midlertidig bortfalder, men vedkommende Anlæg i øvrigt benyttes som tidligere, skal der i Tilslutning til den stedfundne Aftale med Stationsbestyreren indføres Meddelelse herom i Stationens Telegrafjournal. Meddelelsen underskrives af den, der leder Arbejdet, og dette maa ikke paabegyndes, forinden Stationsbestyreren har medunderskrevet Meddelelsen. Meddelelsen føres paa Tavlen over Uregelmæssigheder.

Om Foranstaltningernes Bekendtgørelse gennem *La*, se § 25.

Dækning af
Spør m. v.

2. Dækning af en Sporstrækning, der under Arbejdet er ufarbar eller skal befares med Forsigtighed, sker efter Signalreglementets Forskrifter og foranlediges af den, der leder Arbejdet. I øvrigt paahviler det Stationen at drage Omsorg for, at de for Sikring af Tog- og Rangerbevægelser fornødne Foranstaltninger træffes.

Afl levering af
nyt eller ændret
Anlæg.

3. Afl levering af et nyt eller ændret Anlæg fra Bane- eller Signaltjenesten til Stationen sker saavel ved mundtlig Meddelelse til Stationens Leder som ved skriftlig Meddelelse i Stationens Telegrafjournal. Meddelelsen underskrives af den, der har ledet Arbejdet, og medunderskrives af Stationen.

Ved Forandring i en Stations Signal- eller Sikringsanlæg, ved Ibrugtagning af nye Sikringsanlæg og i øvrigt ved større Arbejder af anden Art foranlediger Distriktschefen alle vedkommende instrueret i fornødent Omfang.

Sikring af nye
Sporskifter.

4. Naar et nyt Sporskifte er indlagt i Stationens Hovedspor og er afleveret til Stationen, forsyner denne Gyldig fra 1/3 1938.

13.

straks Sporskiftet med Laas og overtager derved Ansvaret for Sporskiftets rette Stilling.

Naar et nyindlagt Sporskifte, der senere skal indgaa i Sikringsanlægget, ikke straks kan inddrages under dette, forsynes Sporskiftet med Laas, hvis Nøgleform afviger fra de almindelige Sporskiftelaases Nøgleform, og Stationen overtager da Ansvaret for Sporskiftets rette Stilling. Sikringsanlægget skal i saa Fald aflyses helt eller delvist.

Nyindlagte Sporskifter, der foreløbig ikke skal kunne skiftes, skal desuden ved Banetjenestens Foranstaltning fastspigres og fastboltes til Sideskinnen ved Skruebolt. I dette Tilfælde behøver Afl ysnings af Sikringsanlægget ikke at finde Sted.

5. Forandringer og Flytninger af bestaaende Signaler samt Anbringelse af nye Signaler m. v., der har eller kan faa Betydning for Toggangen, maa, for saa vidt Foranstaltningen ikke er af ganske underordnet Betydning, først ske, efter at Sagen har været behandlet af en ved Distriktschefens Foranstaltning sammentraadt Signalkommission. Kommissionen bestaar foruden af Signalinspektøren, henholdsvis Lederen af Signalsektionen, af Trafikinspektøren, Maskiningeniøren og en stedkendt Lokomotivfører samt eventuelt, for saa vidt Spørgsmaalet har Betydning for Banetjenesten, tillige af Baneingeniøren, og, for saa vidt Spørgsmaalet faar Betydning for en Station, tillige af Stationens Leder.

Forandringer
og Flytninger
samt Anbringelse
af Signaler.

§ 13.

Forholdsregler, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid.

I. LUKKEDE STATIONER.

1. Inden en Station lukkes ved Toggangens Ophør eller i togfri Tidsrum, skal Stationsbestyreren (Stationsspaseren) have skaffet sig Vished for:

Eftersyn og
Indstilling af
Togvej m. v.

- at den i Togplanerne foreskrevne Togvej — paa dobbeltsporet Bane Togveje — er fri, og at samtlige Sporskifter i Togvejen med tilhørende Dækningssporskifter og Sporspærrer er rigtigt stillet og aflaset, eventuelt kontrolaflaset, og
- at Vogne, hvis Indløb i Togvejen ikke kan hindres ved aflasede Sporskifter eller Sporspærrer, er sikret mod at komme i Bevægelse ud imod den paagældende Togvej, saaledes at denne uden Hindring kan befares af Tog, der eventuelt løber uanmeldt efter Stationens Lukning,
- at der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstande, som af en eller anden Grund kan blive sat i Bevægelse og derved komme ud i Togvejen.

Aflaasning af
Sporskifter
m. v.

2. Den foreskrevne Aflaasning af Sporskifter og Sporspærrer sker paa centralsikrede Stationer ved Hjælp af Sikringsanlægget, idet Kontrollaaase eventuelt ogsaa skal benyttes.

Sporskifter og Sporspærrer, som ikke er inddraget under et Sikringsanlæg, men kun sikres ved Nøglelaas eller Hængelaas, skal være aflaset og Nøglen fjernet fra Sporskiftet, henholdsvis Sporspærren.

Stationsbestyreren (Stationspasseren) skal bl. a. ved Aflaasning af Signalrum, henholdsvis Aflaasning af fritstaaende Trækbukke, sikre sig, at uvedkommende ikke kan gribe ind i Sikringsanlægget. Stationsbestyreren (Stationspasseren) skal saaledes ogsaa sikre sig, at de af Sporskifter og Sporspærrer udtagne Nøgler ikke er tilgængelige for uvedkommende. Kan fritstaaende Trækbukke ikke aflases saaledes, at de deri anbragte Sporskiftenøgler er utilgængelige for uvedkommende, skal Nøglerne udtages og opbevares paa Stationskontoret.

Ved det i § 6 nævnte Notat i Telegrafjournalen ved Lukning af Stationen skal det anføres, at forannævnte Krav er opfyldt.

II. UBETJENTE STATIONER.

En Station kan, naar nedennævnte Bestemmelser er opfyldt, være ubetjent i Togtid.

Ubetjente Stationer betragtes som Holdsteder.

A. Stationer med Indkørselssignaler.

1. Stationen skal være forsynet med Centralsikring. Sikring.

Paa enkeltsporet Bane maa Stationer, der har Krydsningsspor, og som paa visse Tider af Døgnet er Togfølgestation, ikke være ubetjent i Tidsrum, i hvilke Stationen trafikeres af Tog i begge Køreretninger.

Fra Kravet om Centralsikring kan der dog ses bort, for saa vidt angaar Stationer med Krydsningsspor beliggende paa Baner, hvor største tilladte Hastighed ikke overskrider 75 km/T, naar Sikringsanlægget udformes saaledes, at Signalgivningen sættes i Afhængighed af Forbindelsessporskifterne til Læssesporene med tilhørende Dækningssporskifter og Sporspærrer, og de øvrige Sporskifter i den paagældende Togvej aflases ved særlige Nøglelaase eller andet særligt Aflaasningsanlæg uden Afhængighed af Signalgivningen.

Saaframt Sikringsanlægget kommer i Uorden, maa Stationen ikke være ubetjent.

2. Forinden Stationen overgaar til at være ubetjent, skal Stationsbestyreren (Stationspasseren) med Hensyn til Eftersyn og Indstilling af Togvej og Aflaasning af Sporskifter m. v. forholde sig som angivet for lukkede Stationer i foranstaaende Afsnit I. Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Forhold.

Signalet (Signalerne) stilles derpaa paa »Kør«, henholdsvis »Kør igennem«.

Foruden den i Afsnit I, Punkt 2, paabudte Aflaasning af Signalrum m. v. skal paa Stationer med almindeligt Centralapparat Sporskiftehaandtagene være aflaset i omlagt Stilling ved særlig Nøgle. Denne

Nøgle samt — ved Nøgleaflaasningsanlæg — Nøglerne til Sporskifterne og Sporspærreerne skal anbringes paa et for uvedkommende utilgængeligt Sted.

Saafernt Linieringning foretages paa den paagældende Bane, skal Anlægget stilles til Gennemringning.

Stationsbestyreren (Stationspasseren) maa ikke træde Tjenesten, forinden den Toggang er afviklet, som planmæssig skal have fundet Sted, medens Stationen endnu er betjent.

Under Sneforhold, Forstyrrelser i Telegrafforbindelserne o. l. maa Togfølgestationer ikke være ubetjent, forinden Tilladelse dertil er indhentet hos Trafikinspektøren.

3. Forinden en Station igen overgaar til at være betjent, skal den skaffe sig Oplysning om Toggangen, hvorefter Sikringsanlægget bringes i Normalstilling, eventuelt dog først efter, at et undervejs værende Tog er passeret. Stationsbestyreren (Stationspasseren) skal skaffe sig Sikkerhed for, at Indkørselssignalerne staar paa »Stop«.

4. Rangering maa ikke finde Sted.

B. Stationer uden Indkørselssignaler.

1. Nedenstaaende Bestemmelser kan kun bringes til Anvendelse paa Baner, paa hvilke største tilladte Hastighed ikke overskrider 75 km/T.

Stationerne skal være sikret som angivet i § 58, Afsnit II B.

Paa Stationer med Centrallaas maa den plomberede Reserve-Togvejsnøgle (jfr. § 58, Afsnit II B, Punkt 4) ikke benyttes.

Kommer Aflaasningsanlægget i Uorden, maa Stationen ikke være ubetjent.

2. Forinden Stationen overgaar til at være ubetjent, skal Stationsbestyreren (Stationspasseren) have skaffet sig Sikkerhed for,

II. UBETJENTE STATIONER.

En Station kan, naar nedennævnte Bestemmelser er opfyldt, være ubetjent i Togtid.

Ubetjente Stationer betragtes som Holdsteder.

A. Stationer med Indkørselssignaler.

1. Stationen skal være forsynet med Centralsikring.

Paa enkeltsporet Bane maa Stationer, der har Krydsningsspor, og som paa visse Tider af Døgnet er Togfølgestation, ikke være ubetjent i Tidsrum, i hvilke Stationen trafikeres af Tog i begge Køreringer.

Fra Kravet om Centralsikring kan der dog ses bort, for saa vidt angaar Stationer med Krydsningsspor beliggende paa Baner, hvor største tilladte Hastighed ikke overskrider 75 km/T, naar Sikringsanlægget udformes saaledes, at Signalgivningen sættes i Afhængighed af Forbindelsessporskifterne til Læssesporene med tilhørende Dækningssporskifter og Sporspærreer, og de øvrige Sporskifter i den paagældende Togvej aflaases ved særlige Nøglelaase eller andet særligt Aflaasningsanlæg uden Afhængighed af Signalgivningen.

Saafernt Sikringsanlægget kommer i Uorden, maa Stationen ikke være ubetjent.

2. Forinden Stationen overgaar til at være ubetjent, skal Stationsbestyreren (Stationspasseren) med Hensyn til Eftersyn og Indstilling af Togvej og Aflaasning af Sporskifter m. v. forholde sig som angivet for lukkede Stationer i foranstaaende Afsnit I.

Signalet (Signalerne) stilles derpaa paa »Kør«, henholdsvis »Kør igennem«.

Foruden den i Afsnit I, Punkt 2, paabudte Aflaasning af Signalam m. v. skal paa Stationer med almindeligt Centralapparat Sporskiftehaandtagene være aflaaaset i omlagt Stilling ved særlig Nøgle. Denne

Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Forhold.

Stationens Aabning.

Rangering.

Sikring.

Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Forhold.

Nøgle samt — ved Nøgleaflaasningsanlæg — Nøglerne til Sporskifterne og Sporspærrerne skal anbringes paa et for uvedkommende utilgængeligt Sted.

Saafernt Linieringning foretages paa den paagældende Bane, skal Anlægget stilles til Gennemringning.

Stationsbestyreren (Stationspasseren) maa ikke træde Tjenesten, forinden den Toggang er afviklet, som planmæssig skal have fundet Sted, medens Stationen endnu er betjent.

Under Sneforhold, Forstyrrelser i Telegrafforbindelserne o. l. maa Togfølgestationer ikke være ubetjent, forinden Tilladelse dertil er indhentet hos Trafikinspektøren.

3. Forinden en Station igen overgaar til at være betjent, skal den skaffe sig Oplysning om Toggangen, hvorefter Sikringsanlægget bringes i Normalstilling, eventuelt dog først efter, at et undervejs værende Tog er passeret. Stationsbestyreren (Stationspasseren) skal skaffe sig Sikkerhed for, at Indkørselssignalerne staar paa »Stop«.

4. Rangering maa ikke finde Sted.

5. 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 Holdsted, skal Stationsbestyreren — efter at have sikret sig, at Stationens Indkørselssignaler staar paa »Stop« — snarest underrette Nabotogfølgestationerne om Forholdet, medmindre dette fremgaar af en Særtogsanmeldelse, der er uddelt til disse Stationer.

Togføreren for hvert enkelt Tog, der planmæssigt skal standse paa Stationen i den Tid, denne ekstraordinært fungerer som Togfølgestation, skal dernæst gennem en foranliggende Togfølgestation, hvor Toget efter sin Køreplan skal holde, underrettes om Forholdet ved følgende Telegram:

Gyldig fra 1/3 1939.

43.

»Tgf. Tog

Stationen fungerer som Togfølgestation.

.....
Stationens Navn«.

Umiddelbart efter at denne Meddelelse er afgivet til Toget, giver Underretningsstationen følgende Telegram til den nyetablerede Togfølgestation:

»Tog underrettet om, at
Station fungerer som Togfølgestation.

.....
Stationens Navn«.

Modtager Stationen ikke rettidigt dette Telegram, tages Toget ind for den Signalgivning, der er foreskrevet for Standsning af planmæssigt gennemkørende Tog, og underrettes straks efter Standsningen om Forholdet. Toget kan dog tages ind paa Stationen paa normal Maade, saafremt det i Forvejen er underrettet om, at det skal krydse, passere (passeres) eller overhales paa Stationen (§§ 34,5, 34,9, 35,7, 35,9, 41,7, 42,3 henholdsvis 42,4).

B. Stationer uden Indkørselssignaler.

1. Nedenstauende Bestemmelser kan kun bringes til Anvendelse paa Baner, paa hvilke største tilladte Hastighed ikke overskrider 75 km/T.

Stationerne skal være sikret som angivet i § 58, Afsnit II B.

Paa Stationer med Centrallaas maa den plombede Reserve-Togvejsnøgle (jfr. § 58, Afsnit II B, Punkt 4) ikke benyttes.

Kommer Aflaasningsanlægget i Uorden, maa Stationen ikke være ubetjent.

2. Forinden Stationen overgaar til at være ubetjent, skal Stationsbestyreren (Stationspasseren) have skaffet sig Sikkerhed for,

Gyldig fra 1/3 1939.

44.

Stationens
Aabning.

Rangering.

Stationen
betjenes ek-
straordinært
som Togfølge-
station.

Sikring.

Stationsbesty-
rerens (Sta-
tionspasserens)
Forhold.

at Togvejen er fri,
 at Sporskifter og Sporspærrer er rigtigt stillet og
 aflaset, samt
 at der i øvrigt intet er til Hinder for Togs Modta-
 gelse, og

afgiver derefter følgende Melding til tilstødende Na-
 botogfølgestationer:

»Betjeningen bortfalder.«

Ved Meldingens Afgivelse er den paagældende til-
 lige ansvarlig for, at alle Sporskiftenøglerne ved An-
 læg med Centrallaas er indlaaset i Centrallaasen og
 Togvejsnøglen udtaget .

Meldingen indføres i Telegrafjournalen. Modtager
 Togfølgestationerne ikke Meldingen, skal den foranle-
 dige, at Tog- og Lokomotivføreren for de Tog, der
 skal passere den ubetjente Station, underrettes skrift-
 lig. Der skal da udvises særlig Forsigtighed ved To-
 gets Indkørsel paa Stationen.

3. Rangering maa kun finde Sted, saafremt Spor- Rangering.
 skiftenøglerne normalt er anbragt paa Nabotogfølge-
 stationerne.

Naar Togføreren i Tilfælde af Rangering har fore-
 taget Oplaasning af en Sporforbindelse, er han per-
 sonlig ansvarlig for, at Stationens Sikringsanlæg ef-
 ter endt Rangering bringes i foreskreven Stand, og at
 Vognene er hensat paa Ladesporet inden for Frispor-
 mærkerne og er bremsed eller afstoppet.

Med Hensyn til Sporskiftenøglernes Ud- og Tilba-
 gelevering forholdes som angivet i § 58, Afsnit II B,
 Punkt 3.

§ 14.

Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler.

Ansvar for Bevogtningen af de inden for Statio-
 nernes Omraade beliggende bevogtede Overkørsler
 paahviler Ledpasseren.

Særlige Be-
 stemmelser
 for bevogtede
 Overkørsler.

For de af disse Overkørsler, som betjenes fra Stedet, samt er saaledes 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 tilkender 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 saadanne 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 paa sin Plads.

§ 15.

Sikring af Vogne.

Sikring af
Vogne.

Henstaaende Vogne skal være sikret mod at komme i Bevægelse ud i Togvejen. Vognene skal saa vidt muligt holdes sammenkoblet, og Bremserne skal i fornødent Omfang være fastspændt eller nedpindet. Forinden Skrubremsen sættes fast paa en henstillet Vogn (Togsamme), skal Luftbremsen være udlignet. Vogne (Togstammer) maa ikke hensættes luftbremsede. Ved Tjenestens Slutning (jfr. § 13), og i øvrigt naar Forholdene tillader det, skal Vogne, som staar nærmest ved Indmundingen i Hovedspor, sikres ved Hjælp af Sporspærre, Stoppebomme el. l.

Naar det ved Reparation af Vogne, der henstaar paa Spor, som hører under Stationens Omraade, er nødvendigt, at Arbejderne opholder sig under Vognene, maa dette kun ske med Stationsbestyrerens Samtykke, og denne skal da drage Omsorg for, at Vognene ikke sættes i Bevægelse, bl. a. ved, at Range-

at Togvejen er fri,
at Sporskifter og Sporspærre er rigtigt stillet og aflaaet, samt
at der i øvrigt intet er til Hinder for Togs Modtagelse, og

afgiver derefter følgende Melding til tilstødende Nabotogfølgestationer:

»Betjeningen bortfalder«.

Ved Meldingens Afgivelse er den paagældende til- lige ansvarlig for, at alle Sporskiftengøglerne ved Anlæg med Centrallaas er indlaaset i Centrallaasen og Togvejsnøglen udtaget.

Meldingen indføres i Telegrafjournalen. Modtager Togfølgestationerne ikke Meldingen, skal de foran- dige, at Tog- og Lokomotivføreren for de Tog, der skal passere den ubetjente Station, underrettes skrift- ligt. Der skal da udvises særlig Forsigtighed ved Togets Indkørsel paa Stationen.

3. Rangering maa kun finde Sted, saafremt Spor- skiftengøglerne normalt er anbragt paa Nabotogfølge- stationerne.

Rangering.

Naar Togføreren i Tilfælde af Rangering har fore- taget Oplaaasning af en Sporforbindelse, er han per- sonlig ansvarlig for, at Stationens Sikringsanlæg ef- ter endt Rangering bringes i foreskreven Stand, og at Vognene er hensat paa Ladesporet inden for Frispor- mærkerne og er bremsat eller afstoppet.

Med Hensyn til Sporskiftengøglernes Ud- og Tilba- gelevering forholdes som angivet i § 58, Afsnit II B, Punkt 3.

§ 14.

Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler.

Ansvar for Bevogtningen af de inden for Statio- nernes Omraade beliggende bevogtede Overkørsler paa hviler Ledpasseren.

Særlige Be-
stemmelser
for bevogtede
Overkørsler.

For de af disse Overkørsler, som betjenes fra Stedet, samt er saaledes 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 saadanne 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 paa sin Plads.

§ 15.

Sikring af Vogne.

Henstaaende Vogne skal være sikret mod at komme i Bevægelse ud i Togevejen. Vognene skal saa vidt muligt holdes sammenkoblet, og Bremserne skal i fornødent Omfang være fastspændt eller nedpindet. Forinden Skruebremsen sættes fast paa en henstillet Vogn (Togstamme), der har været vakuumbremset, skal Vakuumbremsen være udlignet. Vogne (Togstammer) maa ikke hensættes luftbremset. Ved Tjenestens Slutning (jfr. § 13), og i øvrigt naar Forholdene tillader det, skal Vogne, som staar nærmest ved Indmunden i Hovedspor, sikres ved Hjælp af Sporspærrer, Stoppebomme el. l.

Naar det ved Reparation af Vogne, der henstaar paa Spor, som hører under Stationens Omraade, er nødvendigt, at Arbejderne opholder sig under Vognene, maa dette kun ske med Stationsbestyrerens Samtykke, og deune skal da drage Omsorg for, at Vognene ikke sættes i Bevægelse, bl. a. ved, at Range-
Gyldig fra 26/5 1941.

ring mod Vognene, saa længe Arbejdet varer, undgaas. Vognene dækkes med Standsignaler i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Arbejdes der under en Vogn, som er indlemmet i Tog, skal Stationsbestyreren paase, at de i Signalreglementet foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger er truffet (Signal paa Toget og Vagt ved Togstammen), og at de fornødne Bremsere er fastspændt, jfr. § 17, 11.

Saa snart Arbejder af den her omhandlede Art er sluttet, skal vedkommende Arbejdere uophødelig underrette Stationsbestyreren, som derefter sørger for, at Sikringsforanstaltningerne hæves.

III. TOGENES STØRRELSE OG SAMMEN- SÆTNING m. v.

§ 16.

Togenes Størrelse.

1. Togenes Størrelse angives i Antal Aksler og Antal Vognladninger. 1 Vognladning (Vgl.) = 10,000 kg (10 Tons).

De Togene fremførende Motorvogne og Lokomotiver med tilhørende Tenderes Aksler og Vægt medregnes ikke ved Beregningen af et Togs Aksel- og Vognladningsantal, se dog Punkt 2 c vedrørende eenmandsbetjente Motortog.

2. Den tilladte Størrelse for Togene er:

a. Personførende Tog: (d. e. de i Opslagskøreplanen opførte Tog og de til Personbefordring anmeldte Særtog).

Største tilladte Hastighed	Luftbremse (se § 17, 4)	Luft- og skruebremse (se § 17, 5)	Skruebremse (se § 17, 6)
Indtil 45 km/T	80 Aksl. 80 Vgl.	120 Aksl. 80 Vgl.	120 Aksl. 80 Vgl.
50—60 —	80 — 70 —	Den luftbremse Togdel maa dog højst bestaa af 80 Aksler.	80 — 60 —
65—70 —	80 — 60 —		
75—90 —	60 — 45 —		
95—100 —	60 — 40*) —		

For Tog med større Hastighed end 100 km/T fastsættes Togets Størrelse af Generaldirektoratet.

*) Hvis Togstammens Længde, regnet fra forreste til bageste Puffer, ikke overstiger 215 m, maa Belastningen dog være indtil 45 Vgl.

ring mod Vognene, saa længe Arbejdet varer, undgaas. Vognene dækkes med Standsignaler i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Arbejdes der under en Vogn, som er indlemmet i Tog, skal Stationsbestyreren paase, at de i Signalreglementet foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger er truffet (Signal paa Toget og Vagt ved Togstammen), og at de fornødne Bremsere er fastspændt, jfr. § 17, 11.

Saa snart Arbejder af den her omhandlede Art er sluttet, skal vedkommende Arbejdere uopholdelig underrette Stationsbestyreren, som derefter sørger for, at Sikringsforanstaltningerne hæves.

III. TOGENES STØRRELSE, SAMMENSÆT- NING OG HASTIGHED m. v.

§ 16.

Togenes Størrelse.

1. Togenes Størrelse angives i Antal Aksler og Antal Vognladninger. 1 Vognladning (Vgl.) = 10,000 kg (10 Tons).

De Togene fremførende Motorvogne og Lokomotiver med tilhørende Tenderes Aksler og Vægt medregnes ikke ved Beregningen af et Togs Aksel- og Vognladningsantal, se dog Punkt 2 c vedrørende eenmandsbetjente Motortog.

2. Den tilladte Størrelse for Togene er:

a. Personførende Tog (d. e. de i Opslagskøreplanen opførte Tog og de til Personbefordring anmeldte Særtog):

Største tilladte Hastighed	Luftbremsede (se § 17, 4)	Luft- og skruebremsede (se § 17, 5)	Skruebremsede (se § 17, 6)
Indtil 45 km/T	80 Aksl. 80 Vgl.	120 Aksl. 80 Vgl.	120 Aksl. 80 Vgl.
50—60 —	80 — 70 —		80 — 60 —
65—70 —	80 — 60 —	Den luftbremsede Togdel	
75—90 —	60 — 45*) —	maa dog højst	
95—100 —	60 — 40**) —	bestaa	
105—120 —	32 — 38 —	af 80 Aksler.	

*) Vakuumbremsede Tog, hvis Længde, regnet fra Togstammens forreste til bageste Puffer, ikke overstiger 255 m, og trykluftbremsede Tog maa dog belastes med indtil 50 Vgl.

**) Trykluftbremsede Tog maa dog belastes med indtil 50 Vgl., og vakuumbremsede Tog, hvis Længde, regnet fra Togstammens forreste til bageste Puffer, ikke overstiger 215 m, maa belastes med indtil 45 Vgl.

Gyldig fra 1/3 1938.

14.

ring mod Vognene, saa længe Arbejdet varer, undgaas. Vognene dækkes med Standsignaler i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Arbejdes der under en Vogn, som er indlemmet i Tog, skal Stationsbestyreren paase, at de i Signalreglementet foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger er truffet (Signal paa Toget og Vagt ved Togstammen), og at de fornødne Vogne er bremsset, jfr. § 17, D, 5.

Saa snart Arbejder af den her omhandlede Art er sluttet, skal vedkommende Arbejdere uopholdelig underrette Stationsbestyreren, som derefter sørger for, at Sikringsforanstaltningerne hæves.

III. TOGENES STØRRELSE, SAMMEN- SÆTNING OG HASTIGHED m. v.

§ 16.

Togenes Størrelse.

Angivelser
for Togenes
Størrelse.

1. Togenes Størrelse angives i Antal Tons (Togvægten) og i Antal Vognaksler.

For Tog, der fremføres af Damplokomotiv eller Motorlokomotiv, medregnes det trækkende Lokomotiv og Tenderen ikke ved Beregning af Togvægten og Akselantallet. Derimod medregnes en Motorvogns Vægt og Aksler altid i Togvægten og Akselantallet.

Om Beregning af en Vogus Vægt (Vognvægten) henvises til Tjenestekøreplanen.

Største tilladte
Togvægt.

2. Et g-bremset Tog (§ 17, A, 2c) maa, saafremt mindst $\frac{3}{4}$ af den foreskrevne Bremsevægt hidrører fra Trykluftbremsen, have en Togvægt paa indtil 1000 Tons.

I øvrigt maa et Togs Togvægt ikke overskride 800 Tons.

3. Det største tilladte Akselantal i et Tog er:

Største
tilladte
Akselantal.

Største tilladte Hastighed	Trykluftbremsede Tog			Vakuumbremsede Tog (§ 17, B)		Skruebremsede Tog (§ 17, C) person- førende eller ikke-person- førende
	s- eller p-bremset (§ 17, A, 2a og b)		g-bremset (§ 17, A, 2c)	person- førende	ikke- person- førende	
	person- førende	ikke- person- førende	person- førende eller ikke-person- førende			
indtil 45 km/T	60	80	140	60	80	120
50—60 —	60	80	120	60	80	80
65—70 —	60	80	100	60	80	
75—80 —	60	80	80	60	80	
85—100 —	60	80		52*)	60	
over 100 —	60	80				

*) Hvis der ikke er etableret dobbelt Vakuumbkobling gennem hele Toget, maa Akselantallet ikke overstige 44.

b. Ikke-personførende Tog:

Ikke-person-
førende Tog.

Største tilladte Hastighed	Luftbremsede (se § 17, 4)	Luft- og skrue- bremsede*) (se § 17, 5)	Skruebremsede*) (se § 17, 6)
Indtil 45 km/T	80 Aksl. 80 Vgl.	120 Aksl. 80 Vgl.	120 Aksl. 80 Vgl.
50—60 —	80 — 80 —	Den luftbrem- sede Togdel maa dog højst bestaa af 80 Aksler.	80 — 60 —
65—70 —	80 — 80 —		
75—90 —	80 — 60 —		
95—100 —	60 — 45 —		

c. Eenmandsbetjente Motortog: (d. e. Motortog, der alene betjenes af Motorføreren).

Eenmandsbe-
tjente Motor-
tog.

Maa foruden af den forreste fremdrivende Motorvogn (Motorlokomotiv) højst bestaa af dobbelt saa mange Aksler som Antallet af Motorvognens (Motorlokomotivets) bremsede Aksler, dog skal der i Toget være saa mange bremsede Aksler som angivet i Bremsetabellen.

3. Paa Banestrækninger, hvor Stigningsforholdene ikke er over 12,5 ‰, kan Tog, som ikke medfører rejsende, og hvis Lokomotiver er forsynet med Luftbremse, fremføres med indtil 12 Vognaksler uden Medgivelse af Togpersonale.

Ikke-person-
førende Tog
uden Med-
givelse af Tog-
personale.

I Tjenestekøreplanen er angivet, paa hvilke Strækninger saadanne Tog maa fremføres, samt Bruttovægten af det Antal ubremsede Vogne, der maa medføres i saadanne Tog.

*) Paa visse i Tjenestekøreplanen angivne Strækninger kan Antallet af Aksler forhøjes til 140, og paa visse Strækninger, der ligeledes er angivet i Tjenestekøreplanen, kan Antallet af Vognladninger forhøjes til 100, i begge Tilfælde under Forudsætning af, at forskellige, nærmere angivne Betingelser er opfyldt.

§ 17.

Bremser.

1. I nedenstaaende Bremsetavle er angivet, hvor stor en Del af Togets Vognaksler, der skal have betjente Bremser.

Togføreren er ansvarlig for, at de fornødne Bremser betjenes.

Paa Fald og Stigninger over 1 km, som ikke er stærkere end	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er									
	25 km	30 km	40 km	45 km	50 km	60 km	70 km	75 km	80 km	90 km
5,0 ‰	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{2}{3}$
5,7 —	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$
6,7 —	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{5}{12}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$
10,0 —	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{9}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{4}{5}$
12,5 —	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{5}{6}$
14,3 —	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{5}$	—	—	—
16,7 —	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{5}$	—	—	—	—
20,0 —	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{2}{5}$	—	—	—	—

Ved Hastigheder over 90 km skal samtlige Vognaksler i Toget kunne bremses.

Bremsetavlen gælder ikke for Tog, der fremføres af eenmandsbetjente Damplokomotiver eller af Traktorer.

For Hjælpetog kan de nedenfor nævnte Bestemmelser fraviges.

2. Ved Beregningen af det nødvendige Antal bremsede Aksler regnes hver Aksel i en tom Godsvogn for en halv Aksel. Person-, Post- og Rejsegodsvognes Aksler regnes altid for hele Aksler.

Saafernt der ved Beregning af det Antal Aksler, der skal bremses, fremkommer en Brøk, skal denne forhøjes til 1.

Ved Beregningen af Bremsetallet maa det fremdri-

Antal Bremser.

Beregning af Aksler.

Ikke-personførende Tog.

b. Ikke-personførende Tog:

Største tilladte Hastighed	Luftbremsede (se § 17, 4)	Luft- og skrubremsede*) (se § 17, 5)	Skrubremsede*) (se § 17, 6)
Indtil 45 km/T	80 Aksl. 80 Vgl.	120 Aksl. 80 Vgl.	120 Aksl. 80 Vgl.
50—60 —	80 — 80 —	Den luftbremsede Tøgdæl maa dog højst bestaa af 80 Aksler.	80 — 60 —
65—70 —	80 — 80 —		
75—90 —	80 — 60 —		
95—100 —	60 — 45**) —		
105—120 —	32 — 38 —		

c. Eenmandsbetjente Motortog (d. e. Eenmandsbetjente Motortog, der alene betjenes af Motorføreren):

Maa foruden af den forreste fremdrivende Motorvogn (Motorlokomotiv) højst bestaa af dobbelt saa mange Aksler som Antallet af Motorvognens (Motorlokomotivets) bremsede Aksler, dog skal der i Toget være saa mange bremsede Aksler som angivet i Bremsetabellen.

3. Paa Banestrækninger, hvor Stigningsforholdene ikke er over 12,5 ‰, kan Tog, som ikke medfører rejssende, og hvis Lokomotiver er forsynet med Luftbremse, fremføres med indtil 12 Vognaksler uden Medgivelse af Togpersonale.

I Tjenestekøreplanen er angivet, paa hvilke Strækninger saadanne Tog maa fremføres, samt Bruttovægten af det Antal ubremsede Vogne, der maa medføres i saadanne Tog.

*) Paa visse i Tjenestekøreplanen angivne Strækninger kan Antallet af Aksler forhøjes til 140, og paa visse Strækninger, der ligeledes er angivet i Tjenestekøreplanen, kan Antallet af Vognladninger forhøjes til 100, i begge Tilfælde under Forudsætning af, at forskellige, nærmere angivne Betingelser er opfyldt.

**) Trykluftbremsede Tog maa dog belastes med indtil 50 Vgl.

Ikke-personførende Tog uden Medgivelse af Togpersonale.

§ 17.

Bremsler.

1. I nedenstaaende Bremsetavle er angivet, hvor stor en Del af Togets Vognaksler, der skal have betjente Bremsler.

Togføreren er ansvarlig for, at de fornødne Bremsler betjenes.

Paa Fald og Svingninger over 1 km, som ikke er stærkere end	Naar den største tilladte Hastighed i Timer er									
	25 km	30 km	40 km	45 km	50 km	60 km	70 km	75 km	80 km	90 km
5,0 ‰	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{2}{3}$
5,7 —	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{9}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$
6,7 —	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{5}{12}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$
10,0 —	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{9}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{4}{5}$
12,5 —	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{5}{6}$
14,3 —	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{5}$	—	—	—
16,7 —	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{2}{5}$	—	—	—	—
20,0 —	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{2}{3}$	—	—	—	—

Ved Hastigheder over 90 km skal samtlige Vognaksler i Toget kunne bremses.

Bremsetavlen gælder ikke for Tog, der fremføres af eenmandsbetjente Damplokomotiver eller af Traktorer.

For Hjelpefog kan de nedenfor nævnte Bestemmelser fraviges.

2. Ved Beregningen af det nødvendige Antal bremsede Aksler regnes hver Aksel i en tom Godsvogn for en halv Aksel. Person-, Post- og Rejsegodsvognes Aksler regnes altid for hele Aksler.

Saafernt der ved Beregning af det Antal Aksler, der skal bremses, fremkommer en Brøk, skal denne forhøjes til 1.

Ved Beregning af Bremsetallet maa det fremdrigtlydig fra $\frac{1}{5}$ 1938.

Ved personførende Tog forstås de i den offentliggjorte Køreplan opførte Tog og de til Personbefordring anmeldte Særtog.

§ 17.

Bremsler.

Bremsevirkningen frembringes enten ved Luft (Trykluft eller Vakuum) eller ved Haandkraft (Skruebremse, Vægtstangsbremse) eller ved en Forening af begge Dele. Trykluftbremsen og Vakuumbremsen betjenes efter særlige Regler.

Skruebremserne betjenes af Togpersonalet efter Signaler fra Lokomotivet. I Tilfælde af Fare skal de dog hurtigst muligt sættes i Virksomhed ogsaa uden saadan Signalgivning.

Efter Bremsernes Art deles Togene i:

- A. Trykluftbremsede Tog,
- B. Vakuumbremsede Tog,
- C. Skruebremsede Tog.

Alle Tog skal saa vidt muligt være luftbremset (trykluftbremset eller vakuumbremset).

I samme Tog maa Trykluftbremsler og Vakuumbremsler ikke samtidig anvendes paa Vognene.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, skal den foreskrevne Bremsvægt, henholdsvis det foreskrevne Antal bremsede Aksler hidrøre udelukkende fra luftbremsede Vogne, og Slutbremsen, jfr. Afsnit D, Punkt 1, skal være luftbremset.

Togføreren skal enten personlig eller ved Melding fra andre Tjenestemænd sikre sig, at de fornødne Luftbremsler er indkoblet, henholdsvis at de fornødne Skruebremser er bemandede.

Det skal tilstræbes, at de betjente Bremsler fordeles ligeligt i Toget, og der maa aldrig være mere end 36 Aksler — belæssede eller ubelæssede — mellem Lokomotivet og forreste Vogn med virksom Bremse eller mellem Bremsevognene indbyrdes.

Luftbremsede Tog maa ikke afgaa fra en Station m. v., forinden den foreskrevne Bremseprøve er foretaget.

A. TRYKLUFTBREMSSEDE TOG.

1. *Trykluftbremsede Tog* er Tog, der helt eller delvis bremses ved Trykluft.

Trykluftbremsen inddeles efter sin Virkemaade i:

a. *Den særlig hurtigvirkende Persontogsbremse* (S-Bremsen), omfattende

Hildebrand-Knorr — S (Hiks)	} med Omstillingshaand- tag i Stilling S.
Kunze-Knorr — S (Kks)	

b. *Persontogsbremsen* (P-Bremsen), omfattende

Hildebrand-Knorr — S (Hiks)	} med Omstillingshaand- tag i Stilling P.
Kunze-Knorr — S (Kks)	
Hildebrand-Knorr — P (Hikp)	
Knorr (K) med G/P-Omstilling	
Knorr (K) uden G/P-Omstilling.	

c. *Godstogsbremsen* (G-Bremsen) omfattende

Hildebrand-Knorr — S (Hiks)	} med Omstillingshaand- tag i Stilling G.
Kunze-Knorr — S (Kks)	
Hildebrand-Knorr — P (Hikp)	
Knorr (K) med G/P-Omstilling	
Hildebrand-Knorr — G (Hikg)	
Kunze-Knorr — G (Kkg).	

Hertil kommer andre, i Udlandet anvendte Systemer, se »Trykluftbremsen (TB I.)«.

Det paa Godsvognene anbragte Omstillingshaandtag for »Læssæt« og »Tom« (*Lastvekslen*) skal staa i Stillingen »Læssæt«, naar en Vogns Bruttovægt (Egenvægt + Last) er lige saa stor som eller større end den paa Vognens Bremsevægtskilt angivne Omstillingsvægt, og i Stillingen »Tom«, naar Bruttovægten er mindre end Omstillingsvægten. Paa Vogne uden Bremsevægtskilt skal Lastvekslen staa i Stillingen »Læssæt«, naar Vog-

Gyldig fra ¹⁵/₁₁ 1940.

55.

nen er læsset med mindst 7 t, og ellers i Stillingen »Tom«.

Flest mulige af de efter sidste trykluftbremsede Vogn løbende Ledningsvogne skal være tilsluttet den gennemgaaende Bremseledning.

2. a. Trykluftbremsede Tog, i hvilke S-Bremsen anvendes, benævnes *s-bremsede Tog*. I s-bremsede Tog maa ikke medføres Vogne, der bremses ved G-Bremsen. Af Vogne, der bremses ved P-Bremsen, kan medføres indtil 3; dog skal Antallet af Vogne, der bremses ved S-Bremsen altid være større end Antallet af Vogne, der bremses ved P-Bremsen.

b. Trykluftbremsede Tog, i hvilke mindst ²/₃ af den anvendte Bremsevægt hidhører fra P-Bremsen, benævnes *p-bremsede Tog*. I p-bremsede Tog, hvis Maksimallastighed ikke overskrider 80 km/T, kan medføres Vogne, der bremses ved G-Bremsen.

c. Trykluftbremsede Tog, i hvilke mere end ¹/₃ af den anvendte Bremsevægt hidhører fra G-Bremsen eller fra G-Bremsen i Forbindelse med skruebremsede Vogne, benævnes *g-bremsede Tog*. I g-bremsede Tog maa P-Bremsen kun anvendes paa Vogne, der indrangeres nærmest Lokomotivet, og disse Vognes samlede Vægt maa ikke overskride 75 t. Kan hele den for Toget foreskrevne Bremsevægt ikke opnaas ved G-Bremsen, eventuelt i Forbindelse med P-Bremsen paa de nævnte Vogne op til Lokomotivet, og *overskrider Togets Hastighed ikke 60 km/T*, kan den manglende Bremsevægt leveres ved Skruebremser.

3. Trykluftbremsede Tog skal være s-bremset, p-bremset eller g-bremset saaledes:

Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 80 km/T*, skal være
s-bremset eller
p-bremset.

S-bremsede
Tog.

P-bremsede
Tog.

G-bremsede
Tog.

Regler for
trykluft-
bremsede
Togs Frem-
førelse som
s-bremset,
p-bremset
eller
g-bremset.

S-Bremserne maa dog kun benyttes i Tog, der har en Bremsevægt svarende til mindst 100 km/T.

Tog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider

80 km/T, skal være

p-bremset eller

g-bremset

saaledes:

Hidrører mindst Halvdelen af Togvægten fra Person-, Post- og Rejsegodsvogne, skal Toget normalt være p-bremset. Er det nødvendigt eller ønskeligt af Hensyn til Togets Størrelse, ændret Oprangering undervejs eller Togets Kørsel over en følgende Strækning, kan Toget dog være g-bremset.

Hidrører mindre end Halvdelen af Togvægten fra Person-, Post- og Rejsegodsvogne, skal Toget normalt være g-bremset. Er det nødvendigt eller ønskeligt af Hensyn til en ændret Oprangering undervejs, Togets Kørsel over en følgende Strækning eller for i Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, at skaffe den til den foreskrevne Hastighed nødvendige Bremsevægt, kan Toget dog være p-bremset.

4. I trykluftbremsede Tog skal der mindst være saa mange bremsede Vogne, at der faas den Bremsevægt, som betinges af Togets Togvægt og Hastighed, Bremsegruppen og de paa Strækningen værende Fald og Stigninger.

Angaaende de enkelte Vognes Bremsevægt henvises til Tjenestekøreplanen.

Den fordrede Bremsevægt udregnes efter følgende Bremsetavle som for de forskellige i Tjenestekøreplanen anførte Faldtal angiver den Procent (*Bremseprocenten*) af Togvægten, der skal være afbremset.

For Tog, der fremføres af Damplokomotiv eller Motorlokomotiv, medregnes det trækkende Lokomotiv og Tenderen ikke ved Beregning af Togvægt og Bremsevægt. Derimod medregnes en Motorvogn altid ved Beregning af Togvægt og Bremsevægt.

vende Køretøjs (og Tenderens) Aksler og Bremsere ikke medregnes. For Tog, der fremføres af Motorlokomotiver (Motorvogne), er det dog tilladt at medregne disses Aksler og Bremsere, for saa vidt Antallet af Aksler i den øvrige Del af Toget hverken overskrider det dobbelte af Motorkøretøjets Antal Aksler eller det 3-dobbelte af Motorkøretøjets Antal bremsede Aksler.

3. Bremsevirkningen frembringes enten ved Luft eller ved Haandkraft (Skruebremse, Vægtstangsbremse) eller ved en Forening af begge Dele.

Betjening af
Bremsere.

Luftbremserne betjenes efter særlige Regler.

Skruebremserne betjenes af Togpersonalet efter Signaler fra Lokomotivet; i Tilfælde af Fare skal de dog hurtigst muligt sættes i Virksomhed ogsaa uden saadan Signalgivning.

Efter Bremsernes Art deles Togene i:

Luftbremsede Tog.

Luft- og skruebremsede Tog.

Skruebremsede Tog.

Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, skal være luftbremset.

Alle andre Tog skal, naar der kan skaffes Forbindelse med Lokomotivets Ledning, luftbremses i saa stor Udstrækning som muligt, jfr. Punkterne 4 a, 5 a og 6.

4. a. Luftbremsede Tog er Tog, i hvilke det fornødne Antal Bremsere er Luftbremsere, og i hvilke der ikke medføres flere ikke-luftbremsede Aksler bag den luftbremsede Togdel end angivet nedenfor.

Luftbremsede
Tog.

Den luftbremsede Togdel regnes for afsluttet med den sidste Vogn, der har virksom Luftbremse.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed i Timen er	Antal ikke luftbremsede Aksler med eller uden Last	Disse Akslers saml. Vægt maa ikke overstige Ant. Vognladn.
80 km og derover	Ingen	—
65—75 km	6	4
50—60 -	8	6
indtil 45 km	14	10

b. Bestaar den luftbremsede Togdel af mere end een Vogn, skal der findes en Vogn med Konduktørventil, Bremsehane eller Luftklap. Denne Vogn skal saa vidt muligt være den sidste luftbremsede Vogn. Der maa i hvert Fald højst være 4 Aksler af den luftbremsede Togdel bag bageste Konduktørventil, Bremsehane eller Luftklap.

c. I personførende Tog, som bestaar af mere end 8 Aksler, eller som medfører Vogne bag den luftbremsede Togdel, samt i ikke-personførende Tog, der bestaar af mer end 12 Aksler, skal der være mindst 1 Skruebremse.

5. a. Luft- og skruebremsede Tog er Tog, i hvilke den forreste Togdel bestaar af flere end 4 Aksler, der bremses ved Luft, og som medfører flere ikke-luftbremsede Aksler end tilladt i Punkt 4 a for luftbremsede Tog. Største tilladte Hastighed maa ikke overskride 45 km/T.

Det er i Tjenestekøreplanen angivet, paa hvilke Strækninger luft- og skruebremsede Tog maa fremføres.

Den luftbremsede Togdel i luft- og skruebremsede Tog regnes for afsluttet med den sidste Vogn, der har virksom Luftbremse.

b. I den luftbremsede Togdel skal der findes een Vogn med Konduktørventil, Bremsehane eller Luftklap. Denne Vogn skal saa vidt muligt være den sidste luftbremsede Vogn. Der maa i hvert Fald højst

vende Køretøjs (og Tenderens) Aksler og Bremsere ikke medregnes. For Tog, der fremføres af Motorlokomotiver (Motorvogne), er det dog tilladt at medregne disses Aksler og Bremsere, for saa vidt Antallet af Aksler i den øvrige Del af Toget hverken overskrider det dobbelte af Motorkøretøjets Antal Aksler eller det 3-dobbelte af Motorkøretøjets Antal bremsede Aksler.

3. Bremsevirkningen frembringes enten ved Luft eller ved Haandkraft (Skruebremse, Vægtstangsbremse) eller ved en Forening af begge Dele.

Betjening af Bremsere.

Luftbremsen betjenes efter særlige Regler.

Skruebremserne betjenes af Togpersonalet efter Signaler fra Lokomotivet; i Tilfælde af Fare skal de dog hurtigst muligt sættes i Virksomhed ogsaa uden saadan Signalgivning.

Efter Bremsernes Art deles Togene i:

Luftbremsede Tog.

Luft- og skruebremsede Tog.

Skruebremsede Tog.

Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, skal være luftbremset.

Alle andre Tog skal, naar der kan skaffes Forbindelse med Lokomotivets Ledning, luftbremses i saa stor Udstrækning som muligt, jfr. Punkterne 4 a, 5 a og 6.

4. a. Luftbremsede Tog er Tog, i hvilke det fornødne Antal Bremsere er Luftbremsere, og i hvilke der ikke medføres flere ikke-luftbremsede Aksler bag den luftbremsede Togdel end angivet nedenfor.

Luftbremsede Tog.

Den luftbremsede Togdel regnes for afsluttet med den sidste Vogn, der har virksom Luftbremse.

Konduktørventil e. l. i luftbremsede Tog.

Skruebremse i luftbremsede Tog.

Luft- og skruebremsede Tog.

Konduktørventil e. l. i den luftbremsede Togdel.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed i Timen er	Antal ikke luftbremsede Aksler med eller uden Last	Disse Akslers saml. Vægt maa ikke overstige Ant. Vognladn.
80 km og derover	Ingen	—
65—75 km	6	4
50—60 -	8	6
indtil 45 km	14	10

Skruebremse i luftbremsede Tog.

b. I personførende Tog, som bestaar af mere end 8 Aksler, eller som medfører Vogne bag den luftbremsede Togdel, samt i ikke-personførende Tog, der bestaar af mere end 12 Aksler, skal der være mindst 1 Skruerbremse.

Luft- og skruerbremsede Tog.

5. a. Luft- og skruerbremsede Tog er Tog, i hvilke den forreste Togdel bestaar af flere end 4 Aksler, der bremses ved Luft, og som medfører flere ikke-luftbremsede Aksler end tilladt i Punkt 4 a for luftbremsede Tog. Største tilladte Hastighed maa ikke overskride 45 km/T.

Det er i Tjenestekøreplanen angivet, paa hvilke Strækninger luft- og skruerbremsede Tog maa fremføres.

Den luftbremsede Togdel i luft- og skruerbremsede Tog regnes for afsluttet med den sidste Vogn, der har virksom Luftbremse.

Beregning af Antal bremsede Aksler i luft- og skruerbremsede Tog. Skruerbremsede Tog.

b. I luft- og skruerbremsede Tog beregnes Antallet af Aksler, der skal være betjent, for hver Togdel for sig.

6. Skruerbremsede Tog er Tog, i hvilke Bremserne med nedenstaaende Undtagelser betjenes ved Haandkraft.

I saadanne Tog skal der, saafremt der i Toget er Vogne med Luftbremse og Togets Arbejde og Oprange-

Gyldig fra 1/3 1939.

Bremsetable for Tog af Bremsegruppe P,
d.v.s. s-bremsede Tog og p-bremsede Tog, der fremføres af Damplokomotiv eller Motorlokomotiv:

Fald-tal	Med største tilladte Hastighed km/T																			
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100		
0	6	6	6	6	6	6	6	8	11	14	18	23	28	34	41	49	57	69		
1	6	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	24	30	35	43	51	60	72		
2	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	21	26	31	37	45	53	62	74		
3	6	6	6	6	6	7	9	11	14	18	22	27	33	39	47	55	65	77		
4	6	6	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	34	41	49	57	67	80		
5	6	6	6	6	7	9	11	13	16	20	25	30	36	42	50	60	70	82		
6	6	6	6	6	8	10	12	14	17	21	26	31	38	44	52	62	72	85		
7	6	6	6	7	9	11	13	15	18	22	27	33	39	46	54	64	75	86		
8	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	29	34	41	48	56	66	78	90		
10	6	7	8	10	11	13	15	18	21	26	31	37	43	51	60	70	83	96		
12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	40	47	55	—	—	—	—		
14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	44	51	59	—	—	—	—		
16	12	13	14	15	17	20	23	26	30	35	40	47	54	63	—	—	—	—		
18	13	14	15	17	18	22	25	29	33	38	43	50	58	68	—	—	—	—		
20	15	16	17	19	20	23	27	32	36	41	46	53	61	72	—	—	—	—		
22	17	18	19	20	22	26	30	34	39	44	50	56	65	76	—	—	—	—		
25	20	21	22	23	25	29	33	38	44	49	55	61	70	83	—	—	—	—		

er Bremsprocenten

Bremsetable for Tog af Bremsegruppe M,
d.v.s. s-bremsede Tog og p-bremsede Tog, der fremføres
af Motorvogn:

Fald- tal	Med største tilladte Hastighed km/T																					
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
0	6	6	6	6	6	8	10	13	16	19	23	28	33	38	44	50	56	64	71	80	89	
1	6	6	6	6	6	7	9	11	14	17	20	24	29	34	39	45	51	58	65	73	81	90
2	6	6	6	6	6	8	10	12	15	18	22	26	30	35	40	46	53	59	67	74	82	92
3	6	6	6	6	7	9	11	13	16	19	23	27	31	36	42	48	54	60	68	75	84	93
4	6	6	6	6	8	10	12	14	17	20	24	28	33	38	43	49	55	62	69	77	85	94
5	6	6	6	7	9	11	13	15	18	21	25	29	34	39	44	50	56	63	71	78	87	96
6	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	26	30	35	40	46	51	58	65	72	80	88	97
7	6	6	8	9	11	13	15	17	20	24	28	32	36	42	47	53	59	66	74	81	90	99
8	6	7	9	10	12	13	16	18	21	25	29	33	38	43	48	54	61	68	75	83	91	100
10	6	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	35	40	45	51	57	63	70	78	85	94	100
12	10	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	38	43	48	—	—	—	—	—	—	—	—
14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	50	—	—	—	—	—	—	—	—
16	13	15	16	17	19	21	23	28	30	34	38	43	48	53	—	—	—	—	—	—	—	—
18	15	16	17	19	20	23	25	29	32	36	41	45	50	55	—	—	—	—	—	—	—	—
20	17	18	20	21	22	24	27	31	34	39	43	47	53	58	—	—	—	—	—	—	—	—
22	19	20	21	23	24	26	29	33	36	41	45	50	55	60	—	—	—	—	—	—	—	—
25	22	23	24	26	27	29	32	35	40	44	49	53	59	64	—	—	—	—	—	—	—	—

Gyldig fra 15/11 1940.

57.

Bremsetable for Tog af Bremsegruppe G,
d.v.s. g-bremsede Tog.

Fald- tal	Med største tilladte Hastighed km/T																					
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	er Bremseprocenten							
0	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	8	11	14	18	23	29	36	
1	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	24	30	38
2	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	21	26	32	39
3	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	9	11	14	18	22	27	34	41
4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	10	12	15	19	23	29	35	43
5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	11	13	16	20	25	30	37	45
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	12	14	17	21	26	32	39	47
7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	13	15	18	22	27	33	40	48
8	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	14	16	19	23	29	35	42	50
10	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	15	18	21	26	31	38	45	53
12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	39	44	50	56	63	70	78	85	94	100	
14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	31	36	41	46	52	58	65	72	80	88	97		
16	12	13	14	15	17	19	22	26	30	34	39	44	49	55	61	68	75	83	91	100		
18	13	14	15	17	18	20	23	27	31	35	40	45	50	55	60	66	72	78	85	94		
20	15	16	17	19	20	22	25	29	33	37	42	47	52	57	62	68	74	80	87	94		
22	17	18	19	20	22	24	27	31	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90		
25	20	21	22	23	25	27	29	33	38	43	48	53	59	64	69	74	79	84	89	94		

Bremsetavlerne gælder ikke for Tog, der fremføres af eenmandsbetjente Damplokomotiver eller af eenmandsbetjente Traktorer.

B. VAKUUMBREMSEDE TOG.

Vakuumbremsede Tog er Tog, der udelukkende bremses ved Vakuum.

I vakuumbremsede Tog skal mindst en saa stor Del af Togs Vognakselantal være bremset som angivet i følgende Bremsetavle.

Ved Beregningen af det nødvendige Antal bremsede Aksler regnes hver Aksel i en tom Godsvogn for en halv Aksel. Motorvognes samt Person-, Post- og Rejsegodsvognes Aksler regnes altid for hele Aksler.

Saafernt der ved Beregning af det Antal Aksler, der skal bremses, fremkommer en Brøk, skal denne forhøjes til 1.

Det trækkende Lokomotivs og Tenderens Aksler medregnes ikke ved Beregning af Bremsetallet.

Paa Fald og Stigninger over 1 km, som ikke er stærkere end	Naar den største tilladte Hastighed i Timea er										
	25 km	30 km	40 km	45 km	50 km	60 km	70 km	75 km	80 km	90 km	100 km
5,0 $\frac{0}{100}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{1}{1}$
5,7 —	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{9}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{1}{1}$
6,7 —	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{5}{12}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{1}{1}$
10,0 —	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{9}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{4}{5}$	$\frac{1}{1}$
12,5 —	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$	$\frac{5}{6}$	—
14,3 —	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	—	—	—	—
16,7 —	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	—	—	—	—	—
20,0 —	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	$\frac{2}{3}$	—	—	—	—	—

Bremsetavlen gælder ikke for Tog, der fremføres af eenmandsbetjente Damplokomotiver.

være 4 Aksler af den luftbremsede Togdel bag bageste Konduktørventil, Bremsehane eller Luftklap.

c. I luft- og skruebremsede Tog beregnes Antallet af Aksler, der skal være betjent, for hver Togdel for sig.

6. *Skruebremsede Tog* er Tog, i hvilke Bremserne med nedenstaaende Undtagelser betjenes ved Haandkraft.

I saadanne Tog bør der umiddelbart op til Lokomotivet være 2 luftbremsede Aksler, belæssede eller ubelæssede, der ikke medregnes i det for Toget i Henhold til Bremsetavlen foretagne Antal Bremser. Der skal saa vidt muligt yderligere være 2 luftbremsede Aksler, belæssede eller ubelæssede, der maa medregnes i det foreskrevne Antal bremsede Aksler.

7. I luft- og skruebremsede Tog og i skruebremsede Tog skal der altid være mindst en Skruebremse, der skal være betjent, bortset fra det i § 16, 3 nævnte Tilfælde.

Bag den bageste betjente Skruebremse (Slutbremsen) maa der i Tog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 45 km/T, højst være 14 Aksler — belæssede eller ubelæssede — og en samlet Vægt af 10 Vgl., og i Tog, hvis største tilladte Hastighed er fra 50 km/T til 60 km/T, højst 8 Aksler — belæssede eller ubelæssede — og en samlet Vægt af 6 Vgl.

De Skruebremser, der skal betjenes, skal fortrinsvis udtages blandt Vogne, som efter deres Konstruktion (Bremseforhold) giver den største Bremsevirkning, jfr. Tjenestekøreplanen.

Der skal dog ogsaa tilstræbes en ligelig Fordeling af betjente Bremser, og der maa aldrig være mere end 36 Aksler — belæssede eller ubelæssede — mellem Lokomotivet og den forreste betjente Bremse samt mellem de øvrige betjente Bremser indbyrdes.

Beregning af Antal bremsede Aksler i luft- og skruebremsede Tog.

Skruebremsede Tog.

Skruebremse i luft- og skruebremsede Tog og i skruebremsede Tog.

Eenmandsbe-
tjente Motor-
tog.

8. *Eenmandsbetjente Motortog* (d. e. Motortog, der alene betjenes af Motorføreren) maa foruden af den fremdrivende Motorvogn (Motorlokomotiv) højst bestaa af dobbelt saa mange Aksler som Antallet af forreste Motorvogns (Motorlokomotivs) bremsede Aksler; dog skal der i Toget være saa mange bremsede Aksler, som angivet i Bremsetavlen.

Vogne med rejsende skal være luftbremset.

9. Efter den bageste med Luft eller Haandkraft betjente Bremse maa der ikke befordres Vogne, der medfører rejsende.

10. Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremset, og i hvert Fald skal den bageste Bremse være fastspændt.

11. Naar der arbejdes under Vognene i et holdende Tog, skal i det mindste de 2 nærmest Arbejdsstedet værende Skruebremser være fastspændt.

12. I Tog, der medfører Vogne med eksplosive Genstande, skal den sidste Vogn i Toget have betjent Skruebremse.

Paa Vogne, der er læsset med disse Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne.

§ 18.

Togenes Sammensætning og Sammenkobling.

1. Intet Tog maa fremføres af mere end 2 Lokomotiver. (Om Forspand se § 22).

Yderligere kan der bag paa Toget anvendes et Skydelokomotiv (se § 23).

Enkeltkørende Lokomotiver betragtes som Tog.

være 4 Aksler af den luftbremsede Togdel bag bageste Konduktørventil, Bremsehane eller Luftklap.

c. I luft- og skruebremsede Tog beregnes Antallet af Aksler, der skal være betjent, for hver Togdel for sig.

6. *Skruebremsede Tog* er Tog, i hvilke Bremserne med nedenstaaende Undtagelser betjenes ved Haandkraft.

I saadanne Tog skal der, saafremt der i Toget er Vogne med Luftbremse og Togets Arbejde og Oprangering i øvrigt tillader det, umiddelbart op til Lokomotivet være 2 luftbremsede Aksler, belæssede eller ubelæssede, der ikke medregnes som bremsede i det for Toget i Ilenhold til Bremsetavlen foreskrevne Antal bremsede Aksler og ej heller medregnes i Togets Størrelse ved Beregning af Antallet af Aksler, der skal være bremsede. Der skal saa vidt muligt yderligere være 2 luftbremsede Aksler, belæssede eller ubelæssede, der maa medregnes i det foreskrevne Antal bremsede Aksler, henholdsvis som hele eller halve Aksler, jfr. Punkt 2.

7. *I luft- og skruebremsede Tog* og i *skruebremsede Tog* skal der altid være mindst een Skruebremse, der skal være betjent, bortset fra det i § 16, 3 nævnte Tilfælde.

Bag den bageste betjente Skruebremse (Slutbremsen) maa der i Tog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 45 km/T, højst være 14 Aksler — belæssede eller ubelæssede — og en samlet Vægt af 10 Vgl., og i Tog, hvis største tilladte Hastighed er fra 50 km/T til 60 km/T, højst 8 Aksler — belæssede eller ubelæssede — og en samlet Vægt af 6 Vgl.

De Skruebremser, der skal betjenes, skal fortrinsvis udtages blandt Vogne, som efter deres Konstruktion (Bremseforhold) giver den største Bremsevirkning, jfr. Tjenestekøreplanen.

Der skal dog ogsaa tilstræbes en ligelig Fordeling af betjente Bremser, og der maa aldrig være mere end

Beregning af
Antal bremse-
de Aksler i
luft- og skrue-
bremsede Tog.
Skruebremse-
de Tog.

Skruebremse
i luft- og
skruebremsede
Tog og i
skruebremsede
Tog.

Ikke Vogne
med rejsende
bag den sidste
betjente
Bremse.

Betjente Brem-
ser i den Tog-
del, hvortil
der rangeres.

Bremsebetje-
ning ved Ar-
bejde under
Toget.

Bremserregler
for Tog, der
medfører Vogn-
e med eksplosive
Genstande.

Lokomotiver-
nes Antal.

36 Aksler — belæssede eller ubelæssede — mellem Lokomotivet og den forreste betjente Bremse samt mellem de øvrige betjente Bremses indbyrdes.

8. *Eenmandsbetjente Motortog* (d. e. Motortog, der alene betjenes af Motorføreren) maa foruden af den fremdrivende Motorvogn (Motorlokomotiv) højst bestaa af dobbelt saa mange Aksler som Antallet af forreste Motorvogns (Motorlokomotivs) bremsede Aksler; dog skal der i Toget være saa mange bremsede Aksler, som angivet i Bremsetavlen.

Vogne med rejsende skal være luftbremset.

9. Efter den bageste med Luft eller Haandkraft betjente Bremse maa der ikke befordres Vogne, der medfører rejsende.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, maa der ikke befordres Vogne med rejsende efter den luftbremsede Togdel.

10. Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremset, og i hvert Fald skal den bageste Bremse være fastspændt.

11. Naar der arbejdes under Vognene i et holdende Tog, skal i det mindste de 2 nærmest Arbejdsstedet værende Skruebremser være fastspændt.

12. I Tog, der medfører Vogne med eksplosive Genstande, skal den sidste Vogn i Toget have betjent Skruebremse.

Paa Vogne, der er læsset med disse Genstande, maa Bremsene ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne.

§ 18.

Togenes Sammensætning og Sammenkobling.

1. Intet Tog maa fremføres af mere end 2 Lokomotiver. (Om Forspænd se § 22).

Gyldig fra 1/3 1938.

ring i øvrigt tillader det, umiddelbart op til Lokomotivet være 2 luftbremsede Aksler, belæssede eller ubelæssede, der ikke medregnes som bremsede i det for Toget i Henhold til Bremsetavlen foreskrevne Antal bremsede Aksler og ej heller medregnes i Togets Størrelse ved Beregning af Antallet af Aksler, der skal være bremsede. Der skal saa vidt muligt yderligere være 2 luftbremsede Aksler, belæssede eller ubelæssede, der maa medregnes i det foreskrevne Antal bremsede Aksler, henholdsvis som hele eller halve Aksler, jfr. Punkt 2.

7. I luft- og skruebremsede Tog og i skruebremsede Tog skal der altid være mindst een Skruebremse, der skal være betjent, bortset fra det i § 16, 3 nævnte Tilfælde.

Bag den bageste betjente Skruebremse (Slutbremsen) maa der i Tog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 45 km/T, højst være 14 Aksler — belæssede eller ubelæssede — og en samlet Vægt af 10 Vgl., og i Tog, hvis største tilladte Hastighed er fra 50 km/T til 60 km/T, højst 8 Aksler — belæssede eller ubelæssede — og en samlet Vægt af 6 Vgl.

De Skruebremser, der skal betjenes, skal fortrinsvis udtages blandt Vogne, som efter deres Konstruktion (Bremseforhold) giver den største Bremsevirkning, jfr. Tjenestekøreplanen.

Der skal dog ogsaa tilstræbes en ligelig Fordeling af betjente Bremses, og der maa aldrig være mere end 36 Aksler — belæssede eller ubelæssede — mellem Lokomotivet og den forreste betjente Bremse samt mellem de øvrige betjente Bremses indbyrdes.

8. *Eenmandsbetjente Motortog* (d. e. Motortog, der alene betjenes af Motorføreren) maa foruden af den fremdrivende Motorvogn (Motorlokomotiv) højst bestaa af dobbelt saa mange Aksler som Antallet af forreste Motorvogns (Motorlokomotivs) bremsede Aksler;

Skruebremse i luft- og skruebremsede Tog og i skruebremsede Tog.

Eenmandsbetjente Motortog.

Eenmandsbetjente Motortog.

Ikke Vogne med rejsende bag den sidste betjente Bremse og efter den luftbremsede Togdel.

Betjente Bremses i den Togdel, hvortil der rangeres. Bremsebetjening ved Arbejde under Toget.

Bremserregler for Tog, der medfører Vogne med eksplosive Genstande.

Lokomotivernes Antal.

dog skal der i Toget være saa mange bremsede Aksler, som angivet i Bremsetavlen.

Vogne med rejsende skal være luftbremset.

Ikke Vogne med rejsende bag den sidste betjente Bremse og efter den luftbremsede Togdel.

9. Efter den bageste med Luft eller Haandkraft betjente Bremse maa der ikke befordres Vogne, der medfører rejsende.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, maa der ikke befordres Vogne med rejsende efter den luftbremsede Togdel.

Betjente Bremsler i den Togdel, hvortil der rangeres.

10. Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremset, og i hvert Fald skal den bageste Bremse være fastspændt.

Bremsebetjening ved Arbejde under Toget.

11. Naar der arbejdes under Vognene i et holdende Tog, skal i det mindste de 2 nærmest Arbejdsstedet værende Skruebremser være fastspændt.

Bremserregler for Tog, der medfører Vogne med eksplosive Genstande.

12. I Tog, der medfører Vogne med eksplosive Genstande, skal den sidste Vogn i Toget have betjent Skruebremse.

Paa Vogne, der er læsset med disse Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne.

§ 18.

Togenes Sammensætning og Sammenkobling.

1. Intet Tog maa fremføres af mere end 2 Lokomotiver. (Om Forspand se § 22).

Gvldig fra 1/8 1939.

46.

C. SKRUEBREMSSEDE TOG.

1. *Skruebremsede Tog* er Tog, i hvilke Vognene med den i Punkt 2 nævnte Undtagelse udelukkende bremses ved Skruebremser.

De Skruebremser, der skal betjenes, skal fortrinsvis udtages blandt Vogne, som efter deres Konstruktion (Bremseforhold) giver den største Bremsevirkning, jfr. Tjenestekøreplanen.

I skruebremsede Tog skal mindst en saa stor Del af Togets Vognakselantal være bremset som angivet i følgende Bremsetavle.

Ved Beregning af det nødvendige Antal bremsede Aksler regnes hver Aksel i en tom Godsvogn for en halv Aksel. Motorvognes samt Person-, Post- og Rejse-godsvognes Aksler regnes altid for hele Aksler.

Saafremt der ved Beregning af det Antal Aksler, der skal bremses, fremkommer en Brøk, skal denne forhøjes til 1.

Det trækkende Køretøjs og Tenderens Aksler medregnes ikke ved Beregning af Bremsetallet.

Paa Fald og Stigninger over 1 km, som ikke er stærkere end	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er					
	25 km	30 km	40 km	45 km	50 km	60 km
5,0 0/100	1/12	1/12	1/10	1/8	1/6	1/5
5,7 —	1/12	1/12	1/9	1/8	1/6	1/6
6,7 —	1/12	1/10	1/8	1/7	1/6	1/6
10,0 —	1/10	1/9	1/7	1/6	1/5	1/4
12,5 —	1/8	1/7	1/6	1/6	1/4	1/4
14,3 —	1/7	1/6	1/5	1/5	1/3	1/3
16,7 —	1/6	1/5	1/5	2/5	1/2	2/5
20,0 —	1/5	1/4	2/5	1/2	2/5	2/3

Bremsetavlen gælder ikke for Tog, der fremføres af eenmandsbetjente Damplokomotiver eller af eenmandsbetjente Traktorer.

Skruebremsede Tog.

2. I skruebremsede Tog skal der, saafremt der i Toget er Vogne med Vakuumbremse og Togets Arbejde og Op-rangering i øvrigt tillader det, umiddelbart op til Lokomotivet være 2 vakuumbremsede Aksler, belæssede eller ubelæssede, der ikke medregnes som bremsede i det for Toget i Henhold til Bremsetavlen foreskrevne Antal bremsede Aksler og ej heller medregnes i Togets Størrelse ved Beregning af Antallet af Aksler, der skal være bremsede. Der skal saa vidt muligt yderligere være 2 vakuumbremsede Aksler, belæssede eller ubelæssede, der maa medregnes i det foreskrevne Antal bremsede Aksler, henholdsvis som hele eller halve Aksler, jfr. Punkt 1.

D. FÆLLESBESTEMMELSER.

1. Den sidste Vogn, der er forsynet med virksom Luftbremse eller med betjent Skruebremse, benævnes *Slutbremsen*.

Efter Slutbremsen kan medføres ikke-bremsede Vogne saaledes, jfr. dog Punkt 6:

I Tog, hvis største tilladte Hastighed i Timen er	Højeste Antal Aksler efter Slutbremsen	Disse Akslers samlede Vægt maa ikke overskride
indtil 45 km	14	100 t
50—60 -	8	80 t
65—75 -	6	60 t
80—90 -	4	40 t
over 90 -	ingen	—

2. Efter Slutbremsen maa der ikke befordres Vogne, der medfører rejsende.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, maa der ikke befordres rejsende i Vogne, der ikke er forsynet med brugbar Nødbremse.

Gyldig fra 15/11 1940.

59.

3. Paa Strækninger, hvor Faldtallet ikke er større end 10, kan Tog, der ikke medfører rejsende, fremføre indtil 12 Vognaksler uden anden Bremse end Lokomotivets, naar Togvægten ikke overskrider

ved en Hastighed af	Toget fremføres af	
	et Lokomotiv af Litra C, D, E, H, K, P, R, MT eller MX	andre Lokomotiver
indtil 30 km/T	100 t	44 t
35—40 —	60 t	25 t
45—50 —	40 t	18 t
55—60 —	20 t	0 t
over 60 —	0 t	0 t

4. Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremset — for Tog, i hvilke Slutbremsen er en Skruebremse, derved, at i hvert Fald denne Bremse er fastspændt.

Bremser af
den Togdel,
hvortil der
rangeres.

5. Naar der arbejdes under Vognene i et holdende Tog, skal Vognene paa begge Sider af Arbejdsstedet være bremset — i Togdele, der er luftbremset, ved at adskille Bremsekoblingerne, i Togdele, der bremses ved Skruebremser, ved at trække disse fast an — saaledes at i hvert Fald de 2 nærmest Arbejdsstedet værende Bremsevogne er bremset.

Bremsebetjening
ved Arbejde
under
Toget.

6. I Tog, der befordrer Vogne med eksplosive Genstande, maa der ikke medføres Vogne efter Slutbremsen.

Bremser i
Tog, der medfører
Vogne med eksplosive
Genstande.

Paa Vogne, der er læsset med disse Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne.

§ 18

Togenes Sammensætning og Sammenkobling.

1. Intet Tog maa fremføres af mere end 2 Lokomotiver. (Om Forspand se § 22).

Yderligere kan der bag paa Toget anvendes et Skydelokomotiv (se § 23).

Enkeltkørende Lokomotiver betragtes som Tog.

2. Lokomotiver og Motorvogne, der fremfører Toget, skal under Kørsel paa fri Bane i Reglen sættes forrest i Toget. Saafremt Toget er forsynet med gennemgaaende Luftbremse, og Manøvreringen af Toget (f. Eks. ved Signaler) kan foretages fra en Førerplads i Forenden, kan Lokomotiverne og Motorvognene dog anbringes andetsteds i Toget.

Utjenstdygtige Damplokomotiver skal — naar anden Ordre ikke foreligger — befordres op til det trækkende Lokomotiv; utjenstdygtige Motorlokomotiver og Motorvogne uden gennemgaaende Trækstang skal befordres bagest i Toget. Denne Bestemmelse gælder dog ikke ved Fremførelse (Videreførelse) af et nedbrudt Motortog.

Om Arbejdstog og Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre og derfor maa skydes frem, se § 35, Punkt 11 a, og § 52, Punkt 5.

3. a. Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 80 km/T*, skal sammensættes udelukkende af Truckvogne, der for Personvognenes Vedkommende skal være af Sidegangs- eller Midtgangstypen, jfr.

Lokomotiver-
nes Antal.Lokomotivers
og Motorvog-
nes Plads i
Toget.Personførende
Togs Sam-
mensætning.

3. Paa Strækninger, hvor Faldtallet ikke er større end 10, kan Tog, der ikke medfører rejsende, fremføre indtil 12 Vognaksler uden anden Bremse end Lokomotivets, naar Togvægten ikke overskrider

Tog uden
anden Bremse
end Lokomoti-
vets.

ved en Hastig- hed af	Toget fremføres af	
	et Lokomotiv af Litra C, D, E, H, K, P, PR, R eller MX	andre Lokomotiver
indtil 30 km/T	100 t	44 t
35—40 —	60 t	25 t
45—50 —	40 t	18 t
55—60 —	20 t	0 t
over 60 —	0 t	0 t

4. Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremset — for Tog, i hvilke Slutbremsen er en Skruebremse, derved, at i hvert Fald denne Bremse er fastspændt.

Bremser af
den Togdel,
hvortil der
rangeres.

5. Naar der arbejdes under Vognene i et holdende Tog, skal Vognene paa begge Sider af Arbejdsstedet være bremset — i Togdele, der er luftbremset, ved at adskille Bremsekoblingerne, i Togdele, der bremses ved Skruebremser, ved at trække disse fast an — saaledes at i hvert Fald de 2 nærmest Arbejdsstedet værende Bremsevogne er bremset.

Bremsebetje-
ning ved Ar-
bejde under
Toget.

6. I Tog, der befordrer Vogne med eksplosive Genstande, maa der ikke medføres Vogne efter Slutbremsen.

Paa Vogne, der er læsset med disse Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne.

Bremser i
Tog, der med-
fører Vogne
med eksplosive
Gen-
stande.

§ 18.

Togenes Sammensætning og Sammenkobling.

1. Intet Tog maa fremføres af mere end 2 Lokomotiver. (Om Forspand se § 22).

Yderligere kan der bag paa Toget anvendes et Skydelokomotiv (se § 23).

Enkeltkørende Lokomotiver betragtes som Tog.

2. Lokomotiver og Motorvogne, der fremfører Toget, skal under Kørsel paa fri Bane i Reglen sættes forrest i Toget. Saafremt Toget er forsynet med gennemgaaende Luftbremse, og Manøvreringen af Toget (f. Eks. ved Signaler) kan foretages fra en Førerplads i Forenden, kan Lokomotiverne og Motorvognene dog anbringes andetsteds i Toget.

Utjenstdygtige Damplokomotiver skal — naar anden Ordre ikke foreligger — befordres op til det trækkende Lokomotiv; utjenstdygtige Motorlokomotiver og Motorvogne uden gennemgaaende Trækstang skal befordres bagest i Toget. Denne Bestemmelse gælder dog ikke ved Fremførelse (Videreførelse) af et nedbrudt Motortog.

Om Arbejdstog og Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre, og derfor maa skydes frem, se § 35, Punkt 11 a, og § 52, Punkt 5.

3. a. Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 80 km/T*, skal sammensættes udelukkende af Truckvogne, der for Personvognenes Vedkommende skal være af Sidegangs- eller Midtgangstypen, jfr.

2. Lokomotiver og Motorvogne, der fremfører Toget, skal under Kørsel paa fri Bane i Reglen sættes forrest i Toget. Saafremt Toget er forsynet med gennemgaaende Luftbremse, og Manøvreringen af Toget (f. Eks. ved Signaler) kan foretages fra en Førerplads i Forenden, kan Lokomotiverne og Motorvognene dog anbringes andetsteds i Toget.

Utjenstdygtige Damplokomotiver skal — naar anden Ordre ikke foreligger — befordres op til det trækkende Lokomotiv; utjenstdygtige Motorlokomotiver og Motorvogne uden gennemgaaende Trækstang skal befordres bagest i Toget. Denne Bestemmelse gælder dog ikke ved Fremførelse (Videreførelse) af et nedbrudt Motortog.

Om Arbejdstog og Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre, og derfor maa skydes frem, se § 35, Punkt 11 a og § 52, Punkt 5.

3. a. Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 80 km/T*, skal sammensættes udelukkende af Truckvogne, der for Personvognenes Vedkommende skal være af Sidegangs- eller Midtgangstypen. Udenlandske Personvogne, der ikke falder ind under disse Typer, maa kun indlemmes i de omhandlede Tog, naar de skønnes at være af lige-saa sikker Konstruktion som det danske Sidegangsmateriel, hvorom Distriktschefen træffer Afgørelse.

b. Naar Personvogne af Litra FF og CSM benyttes i personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 80 km/T*, maa Vægten af den bagved den forreste FF, henholdsvis CSM Vogn løbende Togdel ikke overstige 12 Vgl.

c.*) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *er 75—80 km/T*, skal for Personvognenes Vedkommende saa vidt muligt formøres udelukkende af Truck-Sidegangsvogne og Truck-Midtgangsvogne, ude-

*) Se fodnoten næste Side.

Lokomotivers og Motorvognes Plads i Toget.

Personførende Togs Sammensætning.

Lokomotiver-
nes Antal.

Lokomotivers
og Motorvog-
nes Plads i
Toget.

Personførende
Togs Sam-
mensætning.

lukkende af Truck-Kupévogne eller udelukkende af to- eller treakslede Side- og Midtgangsvogne, med mindst 6 m Akselafstand. Truck-Kupévogne maa paa Grund af deres svagere Konstruktion ikke anvendes i de omhandlede Tog sammen med Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), medmindre de kan indsættes bagved disse i Togets Persondel; to- eller treakslede Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), der anvendes sammen med Truckvogne, skal løbe bagest i Persondelen. To- og tre-akslede Post- og Rejsegodsvogne kan anvendes i de nævnte Tog, saafremt Akselafstanden er over 5 m; er Akselafstanden 5 m eller derunder, kun med Distriktschefens Tilladelse.

d.*) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 70 km/T, skal søges formeret ensartet og fortrinsvis af Truck-Kupévogne eller af to- eller treakslede Side- og Midtgangsvogne. Anvendes Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), skal disse Vogne, saafremt de udgør en væsentlig Del af Stammen, løbe forrest i Persondelen.

e. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 75 km/T*, maa ikke fremføres Godsvogne. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 70, men ikke 75 km/T*, maa fremføres lukkede Godsvogne, hvis Akselafstand er 4,5 m eller derover. Saadanne Vogne skal dog befordres bagest i Toget.

f. Elektriske Tog maa kun sammensættes af det til Brug i disse Tog konstruerede Materiel.

4. I Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 75 km/T*, maa to- og tre-akslede Post- og Rejsegodsvogne kun læsses med indtil $\frac{2}{3}$ af den paamalede Last.

*) Fra de i Punkt c og d nævnte Regler kan der indtil videre efter Behov dispenseres for saa vidt angaar Nord- og Kystbanens Persontog.

2. Lokomotiver og Motorvogne, der fremfører Toget, skal under Kørsel paa fri Bane i Reglen sættes forrest i Toget. Saafremt Toget er forsynet med gennemgaaende Luftbremse, og Manøvreringen af Toget (f. Eks. ved Signaler) kan foretages fra en Førerplads i Forenden, kan Lokomotiverne og Motorvognene dog anbringes andetsteds i Toget.

Utjenstdygtige Damplokomotiver skal — naar anden Ordre ikke foreligger — befordres op til det trækkende Lokomotiv; utjenstdygtige Motorlokomotiver og Motorvogne uden gennemgaaende Trækstang skal befordres bagest i Toget. Denne Bestemmelse gælder dog ikke ved Fremførelse (Videreførelse) af et nedbrudt Motortog.

Om Arbejdstog og Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre, og derfor maa skydes frem, se § 35, Punkt 11 a, og § 52, Punkt 5.

3. a. Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 80 km/T*, skal sammensættes udelukkende af Truckvogne, der for Personvognenes Vedkommende skal være af Sidegangs- eller Midtgangstypen, jfr. dog Undtagelsen i efterfølgende Punkt b. Udenlandske Personvogne, der ikke falder ind under disse Typer, maa kun indlemmes i de omhandlede Tog, naar de skønnes at være af ligesaa sikker Konstruktion som det danske Sidegangsmateriel, hvorom Distriktschefen træffer Afgørelse.

b. Personvogne af *Litra FF, CKM og CSM* samt *Truck-Kupévogne* kan anvendes i personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er *85—100 km/T*, naar Vægten af den bagved den forreste FF, CKM, CSM eller Truck-Kupévogn løbende Togdel ikke overstiger 12 Vgl.

c.*) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er *75—80 km/T*, skal for Personvognenes Vedkommende saa vidt muligt formeres udelukkende af Truck-

Lokomotivers
og Motorvognes
Plads i Toget.

Personførende
Togs Sammen-
sætning.

*) Se fodnoten næste Side.

Sidegangsvogne og Truck-Midtgangsvogne, udelukkende af Truck-Kupévogne eller udelukkende af to- eller tre-akslede Side- og Midtgangsvogne, med mindst 6 m Akselafstand. Truck-Kupévogne maa paa Grund af deres svagere Konstruktion ikke anvendes i de omhandlede Tog sammen med Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), medmindre de kan indsættes bagved disse i Togets Persondel; to- eller treakslede Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), der anvendes sammen med Truckvogne, skal løbe bagest i Persondelen. To- og tre-akslede Post- og Rejsegodsvogne kan anvendes i de nævnte Tog, saafremt Akselafstanden er over 5 m; er Akselafstanden 5 m eller derunder, kun med Distriktschefens Tilladelse.

d.*) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 70 km/T, skal søges formeret ensartet og fortrinvis af Truck-Kupévogne eller af to- eller tre-akslede Side- og Midtgangsvogne. Anvendes Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), skal disse Vogne, saafremt de udgør en væsentlig Del af Stannuen, løbe forrest i Persondelen.

e. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T, maa ikke fremføres Godsvogne. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 70, men ikke 75 km/T, maa fremføres lukkede Godsvogne, hvis Akselafstand er 4,5 m eller derover. Saadanne Vogne skal dog befordres bagest i Toget.

f. Elektriske Tog maa kun sammensættes af det til Brug i disse Tog konstruerede Materiel.

g. I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T, maa to- og tre-akslede Post- og Rejsegodsvogne kun læsses med indtil $\frac{2}{3}$ af den paamaalede Last.

*) Fra de i Punkt c og d nævnte Regler kan der indtil videre efter Behov dispenseres for saa vidt angaar Nord- og Kystbanens Persontog.

Yderligere kan der bag paa Toget anvendes et Skydelokomotiv (se § 23).

Enkeltkørende Lokomotiver betragtes som Tog.

2. Lokomotiver og Motorvogne, der fremfører Toget, skal under Kørsel paa fri Bane i Reglen sættes forrest i Toget. Saafremt Toget er forsynet med gennemgaaende Luftbremse, og Manøvreringen af Toget (f. Eks. ved Signaler) kan foretages fra en Førerplads i Forenden, kan Lokomotiverne og Motorvognene dog anbringes andetsteds i Toget.

Lokomotivers
og Motorvog-
nes Plads i
Toget.

Utjenstdygtige Damplokomotiver skal — naar anden Ordre ikke foreligger — befordres op til det trækkende Lokomotiv; utjenstdygtige Motorlokomotiver og Motorvogne uden gennemgaaende Trækstang skal befordres bagest i Toget. Denne Bestemmelse gælder dog ikke ved Fremførelse (Videreførelse) af et nedbrudt Motortog.

Diesel-Traktorer kan befordres bag paa Godstog, hvis Hastighed ikke overskrider 45 km/T, efter nærmere af Generaldirektoratet fastsatte Bestemmelser.

Om Arbejdstog og Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre og derfor maa skydes frem, se § 35, Punkt 11 a, og § 52, Punkt 5.

3. a. Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 80 km/T, skal sammensættes udelukkende af Truckvogne, der for Personvognenes Vedkommende skal være af Sidegangs- eller Midtgangstypen, jfr. dog Undtagelsen i efterfølgende Punkt b. Udenlandske Personvogne, der ikke falder ind under disse Typer, maa kun indlemmes i de omhandlede Tog, naar de skønnes at være af ligesaa sikker Konstruktion som det danske Sidegangsmateriel, hvorom Distriktschefen træffer Afgørelse.

Personførende
Togs Sam-
mensætning.

b. Personvogne af Litra FF, OK, CO, CP og CS (alle med eller uden Underlitra) kan anvendes i personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 85—100 km/T, naar Vægten af den bagved den forreste Vogn af nævnte Litra løbende Togdel ikke overstiger 12 Vgl.

c.*) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 75—80 km/T, skal for Personvognenes Vedkommende saa vidt muligt formeres udelukkende af Truck-Sidegangsvogne og Truck-Midtgangsvogne, udelukkende af Truck-Kupévogne (med eller uden Sidegang) eller udelukkende af to- eller tre-akslede Side- og Midtgangsvogne, med mindst 6 m Akselafstand. Truck-Kupévogne (med eller uden Sidegang) maa paa Grund af deres svagere Konstruktion ikke anvendes i de omhandlede Tog sammen med Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), medmindre de kan indsættes bagved disse i Togets Persondel; to- eller treakslede Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), der anvendes sammen med Truckvogne, skal løbe bagest i Persondelen. To- og treakslede Post- og Rejsegodsvogne kan anvendes i de nævnte Tog, saafremt Akselafstanden er over 5 m; er Akselafstanden 5 m eller derunder, kun med Distriktschefens Tilladelse.

d.*) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 70 km/T, skal søges formeret ensartet og fortrinsvis af Truck-Kupévogne eller af to- eller tre-akslede Side- og Midtgangsvogne. Anvendes Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), skal disse Vogne, saafremt de udgør en væsentlig Del af Stammen, saa vidt muligt løbe forrest i Persondelen.

e. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 75 km/T*, maa ikke fremføres Godsvogne. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 70, men ikke 75 km/T*, maa fremføres lukkede Godsvogne, hvis Akselafstand er 4,5 m eller derover. Saadanne Vogne skal dog befordres bagest i Toget.

f. Elektriske Tog maa kun sammensættes af det til Brug i disse Tog konstruerede Materiel.

*) Fra de i Punkt c og d nævnte Regler kan der indtil videre efter Behov dispenseres for saa vidt angaar Nord- og Kystbanens Persontog.

dog Undtagelsen i efterfølgende Punkt b og e. Udenlandske Personvogne, der ikke falder ind under disse Typer, maa kun indlemmes i de omhandlede Tog, naar de skønnes at være af ligesaa sikker Konstruktion som det danske Sidegangsmateriel, hvorom Distriktschefen træffer Afgørelse.


b. Personvogne af *Litra FF, CK, CO, CP og CS* (alle med eller uden Underlitra) kan anvendes i personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 85—100 km/T, naar Vægten af den bagved den forreste Vogn af nævnte Litra løbende Togdel ikke overstiger 120 Tons. I Tog, hvis Hastighed er 85—100 km/T, kan endvidere anvendes to- eller treakslede Rejsegodsvogne, hvis Akselafstand er mindst 6 m (herunder dog ikke EA-Vogne).

c.*) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 75—80 km/T, skal for Personvognenes Vedkommende saa vidt muligt formeres udelukkende af Truck-Sidegangsvogne og Truck-Midtgangsvogne, udelukkende af Truck-Kupévogne (med eller uden Sidegang) eller udelukkende af to- eller tre-akslede Side- og Midtgangsvogne, med mindst 6 m Akselafstand. Truck-Kupévogne (med eller uden Sidegang) maa paa Grund af deres svagere Konstruktion ikke anvendes i de omhandlede Tog sammen med Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), medmindre de kan indsættes bagved disse i Togets Persondel; to- eller treakslede Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), der anvendes sammen med Truckvogne, skal løbe bagest i Persondelen. To- og treakslede Post- og Rejsevogne kan anvendes i de nævnte Tog, saafremt Akselafstanden er over 5 m; er Akselafstanden 5 m eller derunder, kun med Distriktschefens Tilladelse.

*) Fra de i Punkt c og d nævnte Regler kan der indtil videre efter Behov dispenseres for saa vidt angaar Nord- og Kystbanens Persontog.

d. *) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 70 km/T, skal søges formeret ensartet og fortrinsvis af Truck-Kupévogne eller af to- eller tre-akslede Side- og Midtgangsvogne. Anvendes Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), skal disse Vogne, saafremt de udgør en væsentlig Del af Stammen, saa vidt muligt løbe forrest i Persondelen.

e. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 100 km/T, maa ikke fremføres Godsvogne. I øvrigt maa

i personførende Tog, hvis Hastighed er	fremføres
85—100 km/T	lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 6 m (herunder lukkede Truck-Godsvogne), der er særlig konstrueret til Løb i hurtigkørende Tog, og som derfor er kendetegnet med det internationale Mærke  . Vognene maa dog kun løbe efter tjenstgørende Person-, Post- og Rejsegodsvogne,
75—80 km/T	lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 4,5 m. Er Akselafstanden mindre end 6 m, skal Vognene dog løbe efter tjenstgørende Person-, Post- og Rejsegodsvogne,
65—70 km/T	lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 3,5 m,
50—60 km/T	Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 3 m,
indtil 45 km/T	Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 2,5 m.

*) Fra de i Punkt e og d nævnte Regler kan der indtil videre efter Behov dispenseres for saa vidt angaar Nord- og Kystbanens Persontog.

dog Undtagelsen i efterfølgende Punkt b og e. Udenlandske Personvogne, der ikke falder ind under disse Typer, maa kun indlemmes i de omhandlede Tog, naar de skønnes at være af ligesaa sikker Konstruktion som det danske Sidegangsmateriel, hvorom Distriktschefen træffer Afgørelse.


b. Personvogne af Litra CQ, CR, CS og CT (alle med eller uden Underlitra) kan anvendes i personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 85—100 km/T, naar Vægten af den bagved den forreste Vogn af nævnte Litra løbende Togdel ikke overstiger 120 Tons. I Tog, hvis Hastighed er 85—100 km/T, kan endvidere anvendes to- eller treakslede Rejsegodsvogne, hvis Akselafstand er mindst 6 m (herunder dog ikke EF-Vogne).

c. *) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 75—80 km/T, skal for Personvognenes Vedkommende saa vidt muligt formeres udelukkende af Truck-Sidegangsvogne og Truck-Midtgangsvogne, udelukkende af Truck-Kupévogne (med eller uden Sidegang) eller udelukkende af to- eller tre-akslede Side- og Midtgangsvogne, med mindst 6 m Akselafstand. Truck-Kupévogne (med eller uden Sidegang) maa paa Grund af deres svagere Konstruktion ikke anvendes i de omhandlede Tog sammen med Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), medmindre de kan indsættes bagved disse i Togets Persondel; to- eller treakslede Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), der anvendes sammen med Truckvogne, skal løbe bagest i Persondelen. To- og treakslede Post- og Rejsevogne kan anvendes i de nævnte Tog, saafremt Akselafstanden er over 5 m; er Akselafstanden 5 m eller derunder, kun med Distriktschefens Tilladelse.

*) Fra de i Punkt c og d nævnte Regler kan der indtil videre efter Behov dispenseres for saa vidt angaar Nord- og Kystbanens Persontog.

d*) Personførende Tog, hvis største tilladte Hastigheder er 70 km/T, skal søges formeret ensartet og fortrinsvis af Truck-Kupévogne eller af to- eller tre-akslede Side- og Midtgangsvogne. Anvendes Truck-Sidegangsvogne (Midtgangsvogne), skal disse Vogne, saafremt de udgør en væsentlig Del af Stammen, saa vidt muligt løbe forrest i Persondelen.

e. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 100 km/T, maa ikke fremføres Godsvogne. I øvrigt maa

i personførende Tog, hvis Hastighed er	fremføres
85—100 km/T	lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 6 m (herunder lukkede Truck-Godsvogne), der er særlig konstrueret til Løb i hurtigkørende Tog, og som derfor er kendetegnet med det internationale Mærke  . Vognene maa dog kun løbe efter tjenstgørende Person-, Post- og Rejsegodsvogne,
75—80 km/T	lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 4,5 m. Er Akselafstanden mindre end 6 m, skal Vognene dog løbe efter tjenstgørende Person-, Post- og Rejsegodsvogne,
65—70 km/T	lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 3,5 m,
50—60 km/T	Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 3 m,
indtil 45 km/T	Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 2,5 m.

*) Fra de i Punkt c og d nævnte Regler kan der indtil videre efter Behov dispenseres for saa vidt angaar Nord- og Kystbanens Persontog.

f. Elektriske Tog maa kun sammensættes af det til Brug i disse Tog konstruerede Materiel.

g. I ikke-personførende Tog, hvis Hastighed overskrider 100 km/T, maa kun fremføres de samme Vogne, som er tilladt i personførende Tog med samme Hastighed. I øvrigt maa

Ikke-personførende Togs Sammensætning.

i ikke-personførende Tog, hvis Hastighed er	fremføres	
	paa Strækninger, hvor største tilladte Kørehastighed er 100 km/T eller derover	paa øvrige Strækninger
95—100 km/T	Truckvogne, dog ikke aabne Truck-Godsvogne, samt saadanne to- og treakslede Person-, Post- og Rejsegodsvogne og lukkede Godsvogne, hvis Akselafstand er mindst 6 m,	Truckvogne, dog ikke aabne Truck-Godsvogne, samt saadanne to- og treakslede Person-, Post- og Rejsegodsvogne og lukkede Godsvogne, hvis Akselafstand er mindst 6 m,
85—90 km/T	Person-, Post- og Rejsegodsvogne samt lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 4,5 m,	
75—80 km/T	Person-, Post- og Rejsegodsvogne samt lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 3,5 m,	Person-, Post- og Rejsegodsvogne samt lukkede Godsvogne med en Akselafstand paa mindst 4,5 m,
65—70 km/T	Vogne med en Akselafstand paa mindst 3,5 m,	
50—60 km/T	Vogne med en Akselafstand paa mindst 3 m,	
indtil 45 km/T	Vogne med en Akselafstand paa mindst 2,5 m.	

§ 18

Læsning af
Godsvogne
samt Post- og
Rejsegods-
vogne ved
Befordring i
hurtigkøren-
de Tog.

5. I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T, maa Godsvogne samt to- og treakslede Post- og Rejsegodsvogne kun læsses med indtil $\frac{2}{3}$ af den paa-malede Last.

Denne Begrænsning gælder dog ikke for Godsvogne, der er forsynet med Mærket S. Er der paa saadanne Vogne ved Siden af Mærket S paa-malet en speciel Last, maa Vognene ved Befordring i Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 80 km/T, kun læsses ind-til den til denne Last svarende Bæreevne.

6. Vogne, der er sammenkoblet ved Koblingsstang eller ved selve Læsset, maa ikke indlemmes i Tog uden med Distriktschefens Tilladelse.

Sammenlæssede Vogne, der er sammenkoblet med Skruekobling, skal fortrinsvis befordres i ikke-personførende Tog og maa ikke medføres i Tog, hvis Hastighed overskrider 60 km/T. Vognene maa ikke løbe umiddelbart op til Personvogne med rejsende. Er Vognene læsset med Skinner eller Betonrundjern af over 20 m Længde, skal de løbe bagest i Tog.

7. Diesel-Traktorer kan befordres bag paa Tog, hvis Hastighed ikke overskrider 45 km/T, naar følgende Be-tingelser opfyldes:

Traktoren skal kobles stramt til Togets bageste Vogn.

Kæderne til Drift af Traktorens Hjulsæt skal være aftaget, og Haandhjulet for Bremsen skal under Trans-porten være fastbundet, for at Bremsen ikke skal spænde sig til.

Rangering med Traktoren skal foregaa med Forsigtig-hed. Rangering med Stød med eller mod Traktoren er forbudt.

Tog- og Lokomotivføreren skal underrettes skriftligt om, at der bag paa Toget befordres en Diesel-Traktor.

I øvrigt skal Stationerne forud hos Trafikinspektøren, henb. Distriktschefen indhente Oplysning om, med hvil-ke Tog Traktoren maa befordres.

8. For Anvendelse af Skruekoblinger i Tog gælder følgende:

Befordring af
særligt kob-
lede Vogne
og sammen-
læssede
Vogne.

Befordring
af Diesel-
Traktorer.

Sammen-
kobling.

5. Om Godsvognes Befordring i hurtigkørende, per-sonførende Tog se Punkt 3 c. Godsvogne.

I ikke-personførende Tog, hvis største tilladte Ha-stighed overskrider 75 km/T, maa ikke medføres Godsvogne, der er læsset med mere end $\frac{2}{3}$ af den paa-malede Last.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, maa ikke medføres *aabne Vogne* eller Vog-ne, hvis Akselafstand er under 3,5 m.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45 km/T, maa ikke medføres Vogne, hvis Akselaf-stand er under 3 m.

Sammenlæssede Vogne skal — hvad enten de er sammenkoblet med Skruekobling, med Koblingsstang eller ved selve Læsset — fortrinsvis medføres i ikke-personførende Tog og maa ikke medføres i Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45 km/T. De nævnte Vogne maa ikke løbe umiddelbart op til Per-sonvogne med rejsende.

Tomme Vogn og sammenlæssede Vogne, hvis Last er under Halvdelen af Vognenes paa-malede Last, maa ikke fremføres i Tog, naar de er forbundne med Kob-lingsstang eller ved selve Læsset, (dog kan der for Arbejdstog under særlige Forhold tillades Afvigelser herfra).

Om Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Am-munition samt af Beholdervogne indrettet til Befor-dring af brandfarlige Vædske se § 19.

6. Lokomotiv og Vogne samt Vognene indbyrdes skal sammenkobles ved Dobbeltkobling. Sammen-
kobling.

Ikke benyttede Koblinger og Sikkerhedskæder skal være anbragt paa Plads.

Sammenkoblingen af Lokomotivet og forreste Vogn skal foretages saaledes, at der ved strakt Kobling un-der Kørsel fremkommer et Mellemrum af ca. 30 mm mellem Lokomotivets og forreste Vogns Pufferpla-der.

Sammenkoblingen af Vognene indbyrdes skal foretages saaledes:

a. *Rene Godstog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 60 km/T:*

Pufferne skal berøre hinanden, naar Toget holder stille paa lige Spor.

b. *Rene Persontog samt Godstog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T:*

Samtlige Træk- og Pufferfjedre skal være spændte, naar Toget holder stille paa lige Spor.

c. *Blandede Tog:*

Godsvognsdelen sammenkobles som angivet under a og Personvognsdelen som angivet under b.

Om Sammenkobling af Vogne, læssede med visse Arter Sprængstoffer eller Ammunition, se § 19.

For elektriske Togs Sammenkobling gælder særlige Bestemmelser.

§ 19.

Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.

1. Ved Befordring af Vogne, læssede med visse i Godsbeholdningsreglementets Bilag A nævnte Sprængstoffer og Ammunition, skal følgende Forholdsregler iagttages:

Naar de paagældende Forsendelser anmeldes til Befordring, skal Afsendelsesstationen straks underrette Trafikinspektøren, som foranlediger det videre forødnede.

Samtlige Stationer, som berøres af Transporten, skal rettidig underrettes om Forsendelsen med Angivelse af det paagældende Togs Nummer. Ligeledes skal Tog- og Lokomotivpersonalet paa krydsende, mø-

5. Om Godsvognes Befordring i hurtigkørende, personførende Tog, se Punkt 3 e. Godsvogne.

I ikke-personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T, maa ikke medføres Godsvogne, der er læsset med mere end $\frac{2}{3}$ af den paamaalede Last.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, maa ikke medføres *aabne Vogne* eller Vogne, hvis Akselafstand er under 3,5 m.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45 km/T, maa ikke medføres Vogne, hvis Akselafstand er under 3 m.

Sammenlæssede Vogne skal — hvad enten de er sammenkoblet med Skruerkobling, med Koblingsstang eller ved selve Læsset — fortrinsvis medføres i ikke-personførende Tog og maa ikke medføres i Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45 km/T. De nævnte Vogne maa ikke løbe umiddelbart op til Personvogne med rejsende.

Tomme Vogne og sammenlæssede Vogne, hvis Last er under Halvdelen af Vognenes paamaalede Last, maa ikke fremføres i Tog, naar de er forbundne med Koblingsstang eller ved selve Læsset, (dog kan der for Arbejdstog under særlige Forhold tillades Afvigelser herfra).

Om Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker, se § 19.

6. Lokomotiv og Vogne samt Vognene indbyrdes skal sammenkobles ved Dobbeltkobling. Sammenkobling.

2 Lyntog kan dog sammenkobles indbyrdes ved Enkeltkobling, naar de 2 Togs Luftbremseledning er sammenkoblet. Reservekobling skal medføres i Toget.

Ikke benyttede Koblinger og Sikkerhedskæder skal være anbragt paa Plads.

Sammenkoblingen af Lokomotivet og forreste Vogn skal foretages saaledes, at der ved strakt Kobling under Kørsel fremkommer et Mellemrum af ca. 30 mm mellem Lokomotivets og forreste Vogns Pufferplader.

Sammenkoblingen af Vognene indbyrdes skal foretages saaledes:

a. *Rene Godstog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 60 km/T:*

Pufferne skal berøre hinanden, naar Toget holder stille paa lige Spor.

b. *Rene Persontog samt Godstog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T:*

Samtlige Træk- og Pufferfjedre skal være spændte, naar Toget holder stille paa lige Spor.

c. *Blandede Tog:*

Godsvogndelen sammenkobles som angivet under a og Personvogndelen som angivet under b.

Om Sammenkobling af Vogne, læssede med visse Arter Sprængstoffer eller Ammunition, se § 19.

For elektriske Togs Sammenkobling gælder særlige Bestemmelser.

§ 19.

Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.

Sprængstoffer
og Ammunition.

1. Ved Befordring af Vogne, læssede med visse i Godsbeholdningsreglementets Bilag A nævnte Sprængstoffer og Ammunition, skal følgende Forholdsregler iagttages:

Naar de paagældende Forsendelser anmeldes til Befordring, skal Afsendelsesstationen straks underrette Trafikinspektøren, som foranlediger det videre forløb.

Samtlige Stationer, som berøres af Transporten, skal rettidig underrettes om Forsendelsen med Angivelse af det paagældende Togs Nummer. Ligeledes skal Tog- og Lokomotivpersonalet paa krydsende, møde.
Gyldig fra 15/6 1936.

2.

4. I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T, maa to- og tre-akslede Post- og Rejsegodsvogne kun læsses med indtil $\frac{2}{3}$ af den paamaalede Last.

5. Om Godsvognes Befordring i hurtigkørende, personførende Tog, se Punkt 3 e.

I ikke-personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T, maa ikke medføres Godsvogne, der er læsset med mere end $\frac{2}{3}$ af den paamaalede Last.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, maa ikke medføres *aabne Vogne* eller *Vogne*, hvis Akselafstand er under 3,5 m.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45 km/T, maa ikke medføres *Vogne*, hvis Akselafstand er under 3 m.

Sammenlæssede Vogne skal — hvad enten de er sammenkoblet med Skruekobling, med Koblingsstang eller ved selve Læsset — fortrinsvis medføres i ikke-personførende Tog og maa ikke medføres i Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45 km/T. De nævnte Vogne maa ikke løbe umiddelbart op til Personvogne med rejsende.

Tomme Vogne og sammenlæssede Vogne, hvis Last er under Halvdelen af Vognenes paamaalede Last, maa ikke fremføres i Tog, naar de er forbundne med Koblingsstang eller ved selve Læsset (dog kan der for Arbejdstog under særlige Forhold tillades Afvigelser herfra).

Om Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker, se § 19.

6. Lokomotiv og Vogne samt Vognene indbyrdes skal sammenkobles ved Dobbeltkobling.

2 Lyntog kan dog sammenkobles indbyrdes ved Enkeltkobling, naar de 2 Togs Luftbremseledning er sammenkoblet. Reservekobling skal medføres i Toget.

Ikke benyttede Koblinger og Sikkerhedskæder skal være anbragt paa Plads.

Sammenkoblingen af Lokomotiv (herunder *ikke Mo-*

Post- og Rejsegodsvogne i hurtigkørende Tog.

Godsvogne.

Sammenkobling.

torvogn) og forreste Vogn skal foretages saaledes, at der ved strakt Kobling under Kørsel fremkommer et Mellemrum af ca. 30 mm mellem Lokomotivets og forreste Vogns Pufferplader.

Sammenkoblingen af Motorvogne og Bivogne og Sammenkobling af Vogne indbyrdes skal foretages saaledes:

a. Rene Godstog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 60 km/T:

Pufferne skal berøre hinanden, naar Toget holder stille paa lige Spor.

b. Rene Persontog samt Godstog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T:

Samtlige Træk- og Pufferfjedre skal være spændte, naar Toget holder stille paa lige Spor.

c. Blandede Tog:

Godsvogndelen sammenkobles som angivet under a og Personvogndelen som angivet under b.

Om Sammenkobling af Vogne, læssede med visse Arter Sprængstoffer eller Ammunition, se § 19.

For elektriske Togs Sammenkobling gælder særlige Bestemmelser.

§ 19.

Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.

1. Ved Befordring af Vogne, læssede med de i Godsbeholdningsreglementets Bilag A, Afdeling B, Klasse I a, omhandlede Sprængmidler i 2. Gruppe og Skydemidler i 2. Gruppe samt de i Klasse I b under Nr. 13 omhandlede Ammunitionsgenstande, skal følgende Forholdsregler iagttages:

Naar de paagældende Forsendelser anmeldes til Befordring, skal Afsendelsesstationen straks underrette Trafikinspektøren, som foranlediger det videre forløb.

Samtlige Stationer, som berøres af Transporten, skal rettidig underrettes om Forsendelsen med Angivelse af det paagældende Togs Nummer. Ligeledes skal Tog- og Lokomotivpersonalet paa krydsende, mø-

I skruebremsede Tog skal Lokomotiv og Vogne samt Vognene indbyrdes sammenkobles ved Dobbeltkobling.

Ikke benyttede Koblinger og Sikkerhedskæder skal være anbragt paa Plads.

Sammenkoblingen af Lokomotiv (herunder ikke Motorvogn) og forreste Vogn skal foretages saaledes, at der ved strakt Kobling under Kørsel fremkommer et Mellemrum af ca. 30 mm mellem Lokomotivets og forreste Vogns Pufferplader.

Sammenkoblingen af Motorvogne og Bivogne og Sammenkobling af Vogne indbyrdes skal foretages saaledes:

a. Rene Godstog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 60 km/T:

Pufferne skal berøre hinanden, naar Toget holder stille paa lige Spor.

b. Rene Persontog samt Godstog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T:

Samtlige Træk- og Pufferfjedre skal være spændte, naar Toget holder stille paa lige Spor.

c. Blandede Tog:

Godsvogndelen sammenkobles som angivet under a og Personvogndelen som angivet under b.

Om Sammenkobling af Vogne, læssede med visse Arter Sprængstoffer eller Ammunition, se § 19.

For elektriske Togs Sammenkobling gælder særlige Bestemmelser.

§ 19.

Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.Sprængstoffer
og Ammunition.

1. Ved Befordring af Vogne, læssede med de i Gods-befordringsreglementets Bilag A, Afdeling B, Klasse I a, omhandlede Sprængmidler i 2. Gruppe og Skyde-midler i 2. Gruppe samt de i Klasse I b under Nr. 13 omhandlede Ammunitionsgenstande, skal følgende For-holdsregler iagttages:

Naar de paagældende Forsendelser anmeldes til Be-fordring, skal Afsendelsesstationen straks underrette Trafikinspektøren, som foranlediger det videre for-nødne.

Samtlige Stationer, som berøres af Transporten, skal rettidig underrettes om Forsendelsen med Angi-velse af det paagældende Togs Nummer. Ligeledes skal Tog- og Lokomotivpersonalet paa krydsende, mø-dende og overhalende Tog saa vidt muligt have Un-derretning.

Lokomotivføreren paa forbikørende Damplokomo-tiver, herunder Rangerlokomotiver, og Kedelpasse-re i opfyrede, i Togene værende Kedelvogne skal skrift-ligt underrettes i betimelig Tid. Bliver Toget, hvori For-sendelsen foregaar, overhalet af et Tog uden for Pla-nen, skal det overhalende Tog underrettes. Førere paa Rangerlokomotiver underrettes skriftligt af den paa-gældende Station.

Tobaksrygning eller Brug af Ild eller utildækket Lys maa ikke foregaa i Nærheden af nævnte Vogne. Paa forbikørende Damplokomotiver skal Fyrdøre og Askeklapper holdes lukkede.

Ved Befordring af disse Sprængstoffer m. v. i saa store Mængder, at der kræves mere end 8 Vognaksler, skal Befordringen ske i særlige i den Anledning til-

I luftbremsede Tog skal der til og med bageste Vogn med virksom Luftbremse anvendes Enkeltkobling saavel mellem Lokomotiv og forreste Vogn som mellem Vognene indbyrdes. (Dobbeltkobling kan dog anvendes, saa-fremt denne Koblingsmaade har været anvendt paa en foranliggende eller skal anvendes paa en efterfølgende Strækning). Mellem bageste Vogn med virksom Luft-bremse og en efterfølgende Vogn skal anvendes Dobbelt-kobling, og Vogne efter bageste Vogn med virksom Luftbremse skal indbyrdes sammenkobles ved Dobbelt-kobling.

I skruebremsede Tog skal Lokomotiv og Vogne samt Vognene indbyrdes sammenkobles ved Dobbeltkobling.

Ikke benyttede Koblinger og Sikkerhedskæder skal være anbragt paa Plads.

Sammenkoblingen af Lokomotiv (herunder *ikke* Mo-torvogn) og forreste Vogn skal foretages saaledes, at der ved strakt Kobling under Kørsel fremkommer et Mellemrum af ca. 30 mm mellem Lokomotivets og for-reste Vogus Pufferplader.

Sammenkoblingen af Motorvogne og Bivogne og Sam-menkobling af Vogne indbyrdes skal foretages saaledes:
a. Rene Godstog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 60 km/T:

Pufferne skal berøre hinanden, naar Toget holder stille paa lige Spor.

b. Rene Persontog samt Godstog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T:

Samtlige Træk- og Puffertjedere skal være spændte, naar Toget holder stille paa lige Spor.

c. Blandede Tog:

Godsvognsdelen sammenkobles som angivet under a og Personvognsdelen som angivet under b.

Om Sammenkobling af Vogne, læssede med visse Ar-ter Sprængstoffer eller Ammunition, se § 19.

For elektriske Togs Sammenkobling gælder særlige Bestemmelser.

§ 19

Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.Sprængstoffer
og Ammunition.

1. Ved Befordring af Vogne læssede med de i Gods-befordringsreglementets Bilag A, Afdeling B, Klasse I a, omhandlede Sprængmidler i 2. Gruppe og Skyde-midler i 2. Gruppe samt de i Klasse I b under Nr. 13 omhandlede Ammunitionsgenstande, skal følgende For-holdsregler iagttages:

Naar de paagældende Forsendelser anmeldes til Be-fordring, skal Afsendelsesstationen straks underrette Trafikinspektøren, som foranlediger det videre for-nødne.

Samtlige Stationer, som berøres af Transporten, skal rettidig underrettes om Forsendelsen med Angi-velse af det paagældende Togs Nummer. Ligeledes skal Tog- og Lokomotivpersonalet paa krydsende, mø-dende og overhalende Tog saa vidt muligt have Un-derretning.

Lokomotivføreren paa forbi kørende Damplokomo-tiver, herunder Rangerlokomotiver, og Kedelpasse-re i opfyrede, i Togene værende Kedelvogne skal skrift-ligt underrettes i betimelig Tid. Bliver Toget, hvori For-sendelsen foregaar, overhalet af et Tog uden for Pla-nen, skal det overhalende Tog underrettes. Førere paa Rangerlokomotiver underrettes skriftligt af den paa-gældende Station.

Tobaksrygning eller Brug af Ild eller utildækket Lys maa ikke foregaa i Nærheden af nævnte Vogne. Paa forbi kørende Damplokomotiver skal Fyrdøre og Askeklapper holdes lukkede.

Ved Befordring af disse Sprængstoffer m. v. i saa store Mængder, at der kræves mere end 8 Vognaksler, skal Befordringen ske i særlige i den Anledning til-

dende og overhalende Tog saa vidt muligt have Un-derretning.

Lokomotivføreren paa forbi kørende Damplokomo-tiver, herunder Rangerlokomotiver, og Kedelpasse-re i opfyrede, i Togene værende Kedelvogne skal skrift-ligt underrettes i betimelig Tid. Bliver Toget, hvori For-sendelsen foregaar, overhalet af et Tog uden for Pla-nen, skal det overhalende Tog underrettes. Førere paa Rangerlokomotiver underrettes skriftligt af den paa-gældende Station.

Tobaksrygning eller Brug af Ild eller utildækket Lys maa ikke foregaa i Nærheden af nævnte Vogne. Paa forbi kørende Damplokomotiver skal Fyrdøre og Askeklapper holdes lukkede.

Ved Befordring af disse Sprængstoffer m. v. i saa store Mængder, at der kræves mere end 8 Vognaksler, skal Befordringen ske i særlige i den Anledning til-lyste Tog. Mindre Mængder skal befordres med Gods-tog, og hvor saadanne ikke findes, med blandede Tog.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i et Tog er Vogne med eksplosive Stoffer.

Mellem Lokomotivet og de læssede Vogne skal der findes mindst 4 andre Vogne, der ikke er læssede med letantændelige Genstande (herunder henregnes ikke Kul, Koks og Træ).

Vogne, der er læssede med saadanne Sprængstoffer eller Ammunition, skal holdes saa langt fjernet fra Lo-komotivet som muligt, men det skal dog iagttages, at den bageste Togdel bestaar af mindst 3 Vogne, der ikke er læssede med letantændelige Genstande.

De med Sprængstoffer eller Ammunition læssede Vogne skal kobles fast baade indbyrdes og til de for-angaaende og efterfølgende Vogne; Koblingen skal nøje efterses paa Mellemstationer, hvor Tiden tillader det.

Paa Vogne, der er læssede med eksplosive Genstan-

de, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne. Den sidste Vogn i Toget skal have betjent Skruebremse.

Vognene skal rangeres med særlig Forsigtighed; navnlig maa der ikke rangeres med Stød med eller imod dem, og det skal paases, at andre løsladte eller ved Stød igangsatte Vogne ikke tørner imod dem.

Under længere Ophold paa Mellestationer skal Vognene køres hen paa et saa fjernt som muligt beliggende Sidespor.

2. Tobaksrygning eller Brug af aaben Ild maa ikke finde Sted i Nærheden af læssede eller tomme Beholdervogne.

Tændte Signallygter maa ikke anbringes paa saadanne Vogne eller i disses Bremsrum.

Vognene maa aldrig løbe som bageste Vogn i Toget.

Paa Vogne, der er læsset med brandfarlige Vædsker af Klasse I (Benzin o. l.), maa Bremserne ikke benyttes.

§ 20.

Beskyttelsesrum.

1. I de til Personbefordring bestemte Tog, hvortil i denne Forbindelse ogsaa henregnes rene Godstog, der medfører rejsende, skal, naar Belastningen overstiger 15 Vgl. og Hastigheden 60 km/T, den forreste Vogn eller en Del af denne holdes ubesat af rejsende som Beskyttelsesrum i følgende Omfang:

lyste Tog. Mindre Mængder skal befordres med Godstog, og hvor saadanne ikke findes, med blandede Tog.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i et Tog er Vogne med eksplosive Stoffer.

Mellem Lokomotivet og de læssede Vogne skal der findes mindst 4 andre Vogne, der ikke er læssede med letantændelige Genstande (herunder henregnes ikke Kul, Koks og Træ).

Vogne, der er læssede med saadanne Sprængstoffer eller Ammunition, skal holdes saa langt fjernet fra Lokomotivet som muligt, men det skal dog iagttages, at den bageste Togdel bestaar af mindst 3 Vogne, der ikke er læssede med letantændelige Genstande.

De med Sprængstoffer eller Ammunition læssede Vogne skal kobles fast baade indbyrdes og til de forangaaende og efterfølgende Vogne; Koblingen skal nøje efterses paa Mellestationer, hvor Tiden tillader det.

Paa Vogne, der er læssede med eksplosive Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne. Den sidste Vogn i Toget skal have betjent Skruebremse.

Vognene skal rangeres med særlig Forsigtighed; navnlig maa der ikke rangeres med Stød med eller imod dem, og det skal paases, at andre løsladte eller ved Stød igangsatte Vogne ikke tørner imod dem.

Under længere Ophold paa Mellestationerne skal Vognene køres hen paa et saa fjernt som muligt beliggende Sidespor.

Beholdervogne,
indrettet til
Befordring af
brandfarlige
Vædsker.

Omfanget af
Beskyttelses-
rum.

2. Tobaksrygning eller Brug af aaben Ild maa ikke finde Sted i Nærheden af læssede eller tomme Beholdervogne.

Tændte Signallygter maa ikke anbringes paa saadanne Vogne eller i disses Bremsesrum.

Vognene maa aldrig løbe som bageste Vogn i Togene.

§ 20.

Beskyttelsesrum.

1. I de til Personbefordring bestemte Tog, hvortil i denne Forbindelse ogsaa henregnes rene Godstog, der medfører rejsende, skal den forreste Vogn eller en Del af denne, saafremt Togets Hastighed og Togvægt er som anført, holdes ubesat af rejsende som Beskyttelsesrum, saaledes:

lyste Tog. Mindre Mængder skal befordres med Godstog, og hvor saadanne ikke findes, med blandede Tog.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i et Tog er Vogne med eksplosive Stoffer.

Mellem Lokomotivet og de læssede Vogne skal der findes mindst 4 andre Vogne, der ikke er læsset med letantændelige Genstande (herunder henregnes ikke Kul, Koks og Træ).

Vogne, der er læsset med saadanne Sprængstoffer eller Ammunition, skal holdes saa langt fjernet fra Lokomotivet som muligt, men det skal dog iagttages, at den bageste Togdel bestaar af mindst 3 Vogne, der ikke er læsset med letantændelige Genstande.

De med Sprængstoffer eller Ammunition læssede Vogne skal kobles fast baade indbyrdes og til de forangaaende og efterfølgende Vogne; Koblingen skal nøje efterses paa Mellemstationer, hvor Tiden tillader det.

Om Betjening af Bremsesrum i Tog, der medfører Vogne med eksplosive Genstande, se § 17, D, 6.

Vognene skal rangeres med særlig Forsigtighed; navnlig maa der ikke rangeres med Stød med eller imod dem, og det skal paases, at andre løsladte eller ved Stød igangsatte Vogne ikke tørner imod dem.

Under længere Ophold paa Mellemstationerne skal Vognene køres hen paa et saa fjernt som muligt beliggende Sidespor.

Beholdervog-
ne, indrettet
til Befordring
af brandfar-
lige Vædsker.

2. Tobaksrygning eller Brug af aaben Ild maa ikke finde Sted i Nærheden af læssede eller tomme Beholdervogne.

Tændte Signallygter maa ikke anbringes paa saadanne Vogne eller i disses Bremsrum.

Vognene maa aldrig løbe som bageste Vogn i Togene.

§ 20.

Beskyttelsesrum.

Omfanget af
Beskyttelses-
rum.

1. I de til Personbefordring bestemte Tog, hvortil i denne Forbindelse ogsaa henregnes rene Godstog, der medfører rejsende, skal den forreste Vogn eller en Del af denne, saafremt Togets Hastighed og Togvægt er som anført, holdes ubesat af rejsende som Beskyttelsesrum i det i det følgende Angivne Omfang.

Der indrettes dog ikke Beskyttelsesrum, saafremt Togets forreste Vogn er en Personvogn eller Motorvogn af Litra AC, ACM, AU, AV, AVM, AX, CA, CB, CL, CLE, MB, MK-FK, MO, MP, MQ eller MS og heller ikke, saafremt Toget er elektrisk Tog.

Naar Togets største tilladte Hastighed er	for saa vidt Togets Vognvægt udgør	
over 80 km/T	15,1- 40,0 Vgl.	over 40,0 Vgl.
80 —	20,1-50,0 —	— 50,0 —
65--75 —	25,1- 60,0 —	— 60,0 —
	skal Beskyttelsesrummet udgøre	
	en halv 2- eller 3-akslet Vogn eller 2 Vognafdelinger af en 4- eller 6-akslet Vogn. Er den forreste Vogn en 2-akslet Kupévogn, skal hele Vognen holdes afspærret.	en hel 2- eller 3-akslet Vogn eller 3 Vognafdelinger af en 4- eller 6-akslet Vogn.

En 2-akslet Kupévogn, der løber som forreste Vogn i Toget, maa uanset Togets Hastighed ikke benyttes til Befordring af rejsende, naar Togets Belastning overstiger 25,0 Vgl.

Forperron, Midterperron, Toiletrum, Motorførerrum, Kedelum, Akkumulatortrum, Bremskupé eller lignende regnes som en Vognafdeling.

I elektriske Tog indrettes ikke Beskyttelsesrum.

2. Er forreste Vogn i Toget en Personvogn eller Motorvogn, foretages Afspærringen af Beskyttelsesrummet paa følgende Maade:

Afspærringens
Udførelse.

a. Kupévogn.

Det fornødne Antal Kupéer aflaaes. Enhører en Kupé's Toiletrum til Beskyttelsesrummet, medens Kupéen ikke skal afspærres, kan Toiletrummet dog benyttes af de rejsende og aflaaes ikke.

b. Sidegangsvogn.

Skal hele Vognen afspærres, aflaaes samtlige udvendige Døre og Laager.

Skal kun en Del af Vognen afspærres, sker dette ved

Aflaasning af et af de i Vognene anbragte Afspærrings-
tove eller for nogle Vognes Vedkommende ved Aflaasning
af Sidegangens Endedør eller Mellemdør. I Vogne med
Toiletrum midt i Vognen sker Afspærringen saaledes, at
Toiletrummet kan benyttes af de rejsende.

I Loftet over Afspærringstovet, henholdsvis paa den i
Sidegangen aflaaede Dør, anbringes et Skilt med Paa-
skrift: »Adgang forbudt«.

Et lignende Skilt anbringes paa de udvendige Døre til
forreste Endeperron. Disse Døre samt Laagerne til for-
reste Endeperron aflaaes.

c. Midtgangsvogn.

Skal hele Vognen eller kun en Del af den afspærres, for-
holdes som angivet for Sidegangsvogne.

d. Motorvogn.

I Motorvogne med kun Førerrum foran Personafdelin-
gen i Køreretningen afspærres 2 Vognafdelinger ved Af-
laasning af det mellem forreste Ryglæn anbragte Afspær-
ringstov.

§ 21.

Eftersyn af Toget.

Inden et Tog forlader sin Udgangsstation, skal det
nøje efterses, at Lokomotiver og Vogne er tilbørligt
sammenkoblet, at Vognene er forsvarligt læsset, at
det foreskrevne Antal Bremses er til Stede og rigtigt
fordelt og betjent, at den gennemgaaende Bremseind-
retning — for saa vidt en saadan findes — og de for-
skriftsmæssige Varme-, Belysnings- og Signalindret-
ninger er i Orden.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at foretage
dette Eftersyn. Distriktschefen eller Trafikinspektø-
ren kan dog for visse Tog og for visse Stationer be-
stemme, at Eftersynet skal foretages af en anden Tog-
tjenestemand, eventuelt af Stationen.

Naar Togets største tilladte Hastig- hed er	og Togvægten udgør	
	over 80 km/T	151—400 t
80 —	201—500 t	— 500 t
65—75 —	251—600 t	— 600 t
skal Beskyttelsesrummet udgøre		
	en halv 2- eller 3- akslet Vogn eller 2 Vognafdelinger af en 4- eller 6-akslet Vogn. Er den forreste Vogn en 2-akslet Kupé- vogn, skal hele Vog- nen holdes afspærret.	en hel 2- eller 3-aks- let Vogn eller 3 Vogn- afdelinger af en 4- eller 6-akslet Vogn.

En 2-akslet Kupévogn (for Statsbanevognes Vedkommende alt-
saa Litra CZ), der løber som forreste Vogn i Toget, maa uanset
Togets Hastighed ikke benyttes til Befordring af rejsende, naar
Togvægten overstiger 250 Tons.

Førperron, Midterperron, Toiletrum, Motorførerrum, Kedel-
rum, Akkumulatortrum, Bremsekupé eller lignende regnes som
een Vognafdeling. Rejsegodsrummet i en CME-Vogn regnes for
2 Vognafdelinger, og Rejsegodsrummet i en CLE- eller en CPE-
Vogn regnes for 3 Vognafdelinger.

I elektriske Tog indrettes ikke Beskyttelsesrum.

2. Er forreste Vogn i Toget en Personvogn eller
Motorvogn, foretages Afspærringen af Beskyttelses-
rummet paa følgende Maade:

Afspærringens
Udførelse.

a. Kupévogn.

Det fornødne Antal Kupeer aflaaes. Enhører en Kupé's
Toiletrum til Beskyttelsesrummet, medens Kupeen ikke skal af-
spærres, kan Toiletrummet dog benyttes af de rejsende og af-
laases ikke.

b. Sidegangsvogn.

Skal hele Vognen afspærres, aflaases samtlige udvendige Døre og Laager.

Skal kun en Del af Vognen afspærres, sker dette ved Aflaasning af et af de i Vognene anbragte Afspærringstove eller for nogle Vognes Vedkommende ved Aflaasning af Sidegangens Endedør eller Mellemdør. I Vogne med Toiletrum midt i Vognen sker Afspærringen saaledes, at Toiletrummet kan benyttes af de rejsende.

I Loftet over Afspærringstovet, henholdsvis paa den i Sidegangen aflaaede Dør anbringes et Skilt med Paaskrift: »Adgang forbudt«.

Et lignende Skilt anbringes paa de udvendige Døre til forreste Endeperron. Disse Døre samt Laagerne til forreste Endeperron aflaases.

c. Midtgangsvogn.

Skal hele Vognen eller kun en Del af den afspærres, forholdes som angivet for Sidegangsvogne.

d. Motorvogn.

I Motorvogne med kun Førerrum foran Personafdelingen i Køreretningen afspærres 2 Vognafdelinger ved Aflaasning af det mellem forreste Ryglæn anbragte Afspærringstov.

§ 21

Eftersyn af Toget.

Inden et Tog forlader sin Udgangsstation, skal det nøje efterses, at Lokomotiver og Vogne er forskriftsmæssigt sammenkoblet, at Vognene er forsvarligt læsset, at den foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis det foreskrevne Antal betjente Bremsere forefindes og er rigtigt fordelt, og at Varme-, Belysnings- og Signalindretninger er i Orden.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at foretage dette Eftersyn. Distriktschefen eller Trafikinspektøren kan dog for visse Tog og for visse Stationer bestemme, at Eftersynet skal foretages af en anden Togtjenestemand, eventuelt af Stationen.

Gyldig fra 1/10 1942.

Naar Togets største tilladte Hastighed er	og Togvægten udgør	
	over 80 km/T	151—400 t
80 —	201—500 t	— 500 t
65—75 —	251—600 t	— 600 t
skal Beskyttelsesrummet udgøre		
en halv 2- eller 3-akslet Vogn eller 2 Vognafdelinger af en 4- eller 6-akslet Vogn. Er den forreste Vogn en 2-akslet Kupévogn, skal hele Vognen holdes afspærret.	en hel 2- eller 3-akslet Vogn eller 3 Vognafdelinger af en 4- eller 6-akslet Vogn.	

En 2-akslet Kupévogn (for Statsbanevognes Vedkommende altsaa Litra CZ), der løber som forreste Vogn i Toget, maa uanset Togets Hastighed ikke benyttes til Befordring af rejsende, naar Togvægten overstiger 250 Tons.

Forperron, Midterperron, Toiletrum, Motorførerrum, Kedelrum, Akkumulatortrum, Bremsekupé eller lignende regnes som een Vognafdeling. Rejsegodsrummet i en CME-Vogn regnes for 2 Vognafdelinger, og Rejsegodsrummet i en CPE-Vogn regnes for 3 Vognafdelinger.

2. Er forreste Vogn i Toget en Personvogn eller Motorvogn, foretages Afspærringen af Beskyttelsesrummet paa følgende Maade:

Afspærringens Udførelse.

a. Kupévogn.

Det fornødne Antal Kupeer aflaases. Henhører en Kupé's Toiletrum til Beskyttelsesrummet, medens Kupeen ikke skal afspærres, kan Toiletrummet dog benyttes af de rejsende og aflaaes ikke.

b. Sidegangsvogn.

Skal hele Vognen afspærres, aflaases samtlige udvendige Døre og Laager.

Skal kun en Del af Vognen afspærres, sker dette ved Aflaasning af et af de i Vognene anbragte Afspærringstove eller for nogle Vognes Vedkommende ved Aflaasning af Sidegangens Endedør eller Mellemdør. I Vogne med Toilettrum midt i Vognen sker Afspærringen saaledes, at Toilettrummet kan benyttes af de rejsende.

I Loftet over Afspærringstovet, henholdsvis paa den i Sidegangen aflaaede Dør anbringes et Skilt med Paaskrift: »Adgang forbudt«.

Et lignende Skilt anbringes paa de udvendige Døre til forreste Endeperron. Disse Døre samt Laagerne til forreste Endeperron aflaaes.

c. Midtgangsvogn.

Skal hele Vognen eller kun en Del af den afspærres, forholdes som angivet for Sidegangsvogne.

d. Motorvogn.

I Motorvogn med kun Førerrum foran Personafdelingen i Køretningen afspærres 2 Vognafdelinger ved Aflaasning af det mellem forreste Ryglæn anbragte Afspærringstov.

§ 21.

Eftersyn af Toget.

Inden et Tog forlader sin Udgangsstation, skal det nøje efterses, at Lokomotiver og Vogne er forskriftsmæssigt sammenkoblet, at Vognene er forsvarligt læsset, at den foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis det foreskrevne Antal betjente Bremsere forefindes og er rigtigt fordelt, og at Varme-, Belysnings- og Signalindretninger er i Orden.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at foretage dette Eftersyn. Distriktschefen eller Trafikinspektøren kan dog for visse Tog og for visse Stationer bestemme, at Eftersynet skal foretages af en anden Togtjenestemand, eventuelt af Stationen.

Den forannævnte Undersøgelse af Togets rette Sammensætning skal i fornødent Omfang gentages, naar Lokomotivet eller Vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 22.

Forspand.

1. Afgørelse af, om der skal medgives et Tog Forspand, træffes af Distriktschefen, henholdsvis Trafikinspektøren eller af den paagældende Station efter særlig Bemyndigelse. Naar Forholdene tillader det, skal Afgørelsen træffes efter Samraad med Maskiningeniøren.

Lokomotiver af Litra H, P, R, S og MX maa kun efter nærmere af Generaldirektoratet for bestemte Strækninger meddelt Tilladelse anvendes i Forspandskørsel.

2. Fremføres Tog af 2 Lokomotiver, skal Persontogslokomotiver altid køre forrest ved Hastigheder over 60 km/T. Er begge Lokomotiverne Persontogslokomotiver, skal som Regel Togets ordinære Lokomotiv køre forrest. Fremføres Toget af 2 Motorlokomotiver (Motorvogne) skal de tungeste køre forrest.

§ 23.

Skydelokomotiv.

1. For at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Tog i Gang er det tilladt at lade et Lokomotiv eller en Motorvogn — i det følgende benævnt *Skydelokomotiv* — skyde bag paa Toget. I Togplanerne fastsættes, paa hvilke Stationer og til hvilke Tog der regelmæssigt benyttes Skydelokomotiv. I øvrigt kan Skydelokomotiv medgives i Forsinkelsestilfælde, eller naar Lokomotivføreren i betimelig Tid forud fremfremsetter Anmodning derom.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i To-

Regler for
Medgivelse
af Forspand.

Regler for,
hvilket Loko-
motiv der
skal køre for-
rest.

Anvendelse af
Skydelokomo-
tiv.

get findes Vogne med eksplosive Stoffer eller Vogne, der er sammenkoblede ved Koblingsstang eller ved selve Læsset.

Anvendelse af Skydelokomotiv ved Tog, der rangeres ud.

2. Naar et Tog skal *rangeres ud*, maa Skydelokomotiv ikke anvendes, før Toget har passeret yderste modgaaende Sporskifte og er standset for at lade Skydelokomotivet køre til.

Kobling til Toget.

3. Skydelokomotiv maa kun tilkobles Toget, naar det følger med til Nabotogfølgestationen.

Skydelokomotivets Virken paa Toget.

4. Skydelokomotiv skal i Almindelighed virke direkte paa Togets bageste Vogn, hvorfor Signalplanke ikke maa anvendes. Det kan dog i enkelte Tilfælde tillades at have indtil 4 Aksler mellem Togets bageste Vogn og Skydelokomotivet. Vognene skal være koblet til Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives udover Rangergrænsemærket.

Befordring af Vogne med Skydelokomotiv.

5. Det er tilladt at medføre indtil 12 Aksler bag paa Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives ud over Rangergrænsemærket.

Anvendelse af Skydelokomotiv paa Baner med Linieblok.

6. Paa Baner med Linieblok maa Skydelokomotiv kun medgives ud over Rangergrænsemærket, naar det skal følge Toget til Nabotogfølgestationen.

Underretning af Nabotogfølgestationen og Skydelokomotivet.

7. Naar der medgives et Tog Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, betragtes et saadant Lokomotiv som hørende til Toget.

Inden Afsendelsen underrettes den paagældende Nabotogfølgestation ved følgende Telegram:

»Tog har Skydelokomotiv«.

Hvis det ikke er fastsat i Togplanerne, at Skydelokomotivet skal gaa tilbage fra den fri Bane eller skal følge Toget til Nabotogfølgestationen, tilføjes i Telegrammet enten Ordene: »som gaar tilbage« eller: »til Station.....«.

Skydelokomotivet underrettes ved Afskrift af Telegrammet.

Den forannævnte Undersøgelse af Togets rette Sammensætning skal i fornødent Omfang gentages, naar Lokomotivet eller Vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 22.

Forspand.

I Afgørelse af, om der skal medgives et Tog Forspand, træffes af Distriktschefen, henholdsvis Trafikinspektøren eller af den paagældende Station efter særlig Bemyndigelse. Naar Forholdene tillader det, skal Afgørelsen træffes efter Samraad med Maskiningeniøren.

Regler for Medgivelse af Forspand.

For Anvendelse af Lokomotiver af Litra H, P, R, S og MX i Forspandskørsel gælder følgende Bestemmelser:

A. Lokomotiver af *Litra H, P, R og S* maa anvendes saaledes:

a. *Sammen med et Lokomotiv af Litra H, P, R eller S.*

Kun efter nærmere af Generaldirektoratet for bestemte Strækninger meddelt Tilladelse.*)

b. *Sammen med et Damplokomotiv af andet Litra end H, P, R eller S.*

Uden Begrænsning.

B. Lokomotiver af *Litra MX* maa anvendes saaledes:

a. *Sammen med et andet Lokomotiv af Litra MX.*

Kun efter nærmere af Generaldirektoratet for bestemte Strækninger meddelt Tilladelse.**)

b. *Sammen med et dieselelektrisk Lokomotiv af andet Litra end MX eller sammen med dieselelektriske Motorvogne.*

Uden Begrænsning.

*) Denne Tilladelse er for Tiden meddelt for Strækningerne København II—Roskilde—Slagelse, Nyborg—Fredericia—Aarhus II og Roskilde—Kalundborg.

**) Denne Tilladelse er for Tiden meddelt for Strækningen Nyborg—Fredericia—Aarhus H.

Regler for, hvilket Lokomotiv der skal køre forrest.

2. Fremføres Tog af 2 Lokomotiver, skal Persontogslokomotiver altid køre forrest ved Hastigheder over 60 km/T. Er begge Lokomotiverne Persontogslokomotiver, skal som Regel Togets ordinære Lokomotiv køre forrest. Dog skal et Lokomotiv af *andet Litra* end H, P, R eller S ved Forspandskørsel sammen med et Lokomotiv af Litra II, P, R eller S altid køre forrest. Fremføres Toget af 2 Motorlokomotiver (Motorvogne) skal det tungeste køre forrest.

§ 23.

Skydelokomotiv.

Anvendelse af Skydelokomotiv.

1. For at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Tog i Gang er det tilladt at lade et Lokomotiv eller en Motorvogn — i det følgende benævnt *Skydelokomotiv* — skyde bag paa Toget. I Togplanerne fastsættes, paa hvilke Stationer og til hvilke Tog der regelmæssigt benyttes Skydelokomotiv. I øvrigt kan Skydelokomotiv medgives i Forsinkelsestilfælde, eller naar Lokomotivføreren i betimelig Tid forud fremsætter Anmodning derom.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i Toget findes Vogne med eksplosive Stoffer eller Vogne, der er sammenkoblede ved Koblingsstang eller ved selve Læsset.

Anvendelse af Skydelokomotiv ved Tog, der rangeres ud.

2. Naar et Tog skal *rangeres ud*, maa Skydelokomotiv ikke anvendes, før Toget har passeret yderste modgaaende Sporskifte og er standset for at lade Skydelokomotivet køre til.

Kobling til Toget.

3. Skydelokomotiv maa kun tilkobles Toget, naar det følger med til Nabotogfølgestationen.

Skydelokomotivets Virken paa Toget.

4. Skydelokomotiv skal i Almindelighed virke direkte paa Togets bageste Vogn, hvorfor Signalplanke ikke maa anvendes. Det kan dog i enkelte Tilfælde tillades at have indtil 4 Aksler mellem Togets bageste Vogn og Skydelokomotivet. Vognene skal være koblet til Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives udover Rangergræsemærket.

Gyldig fra 15/3 1936.

3.

Den forannævnte Undersøgelse af Togets rette Sammensætning skal i fornødent Omfang gentages, naar Lokomotivet eller Vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 22.

Forspand.

1. Afgørelse af, om der skal medgives et Tog Forspand, træffes af Distriktschefen, henholdsvis Trafikinspektøren, eller af den paagældende Station efter særlig Bemyndigelse. Naar Forholdene tillader det, skal Afgørelsen træffes efter Samraad med Maskiningeniøren.

Regler for Medgivelse af Forspand.

Forspandskørsel er tilladt med Kombinationer af de Litra af Lokomotiver og Motorvogne, som i Henhold til Tabel C i Tjenestekøreplanen maa anvendes i Forspand paa paagældende Strækning, dog maa

- et Damplokomotiv ikke anvendes i Forspandskørsel med en Motorvogn,
- et Damplokomotiv af Litra E, H, P, R eller S ikke anvendes i Forspandskørsel med et Motorlokomotiv af Litra MT. (I øvrigt bør et Damplokomotiv kun undtagelsesvis anvendes i Forspandskørsel med et Motorlokomotiv),
- Motorvogne af Litra MA, MC, ME og MF ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækende Køretøjer,
- Lyntog (Litra MB og MS) ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækende Køretøjer,
- Motorvogne af Litra MM ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækende Køretøjer.

Ved Forspandskørsel maa det iagttages, at den fastsatte Maksimalhastighed for hvert enkelt af de i Forspand anvendte Køretøjer ikke overskrides. Ved Hastigheder paa 45 km/T og derover skal begge Køretøjer kunne luftbremses fra den forreste betjente Førerplads.

2. Fremføres et Tog af 2 Damplokomotiver, skal Persontogslokomotiver altid køre forrest ved Hastigheder over 60 km/T. Er begge Lokomotiverne Persontogsloko-

Regler for, hvilket Lokomotiv der skal køre forrest.

motiver, skal som Regel Togets ordinære Lokomotiv køre forrest. Dog skal et Lokomotiv af *andet Litra* end E, H, P, R eller S ved Forspandskørsel sammen med et Lokomotiv af Litra E, H, P, R eller S altid køre forrest.

Om Snerydning med 2 Lokomotiver se § 37.

Fremføres et Tog af et Damplokomotiv og et Motorlokomotiv, skal Damplokomotivet køre forrest.

Fremføres et Tog af 2 Motorkøretøjer, skal det tunge køre forrest (Motorvogne af Litra MO og MP regnes i den Henseende at være lige tunge); dog skal en Motorvogn, der anvendes i Forspandskørsel sammen med et Motorlokomotiv af Litra MV eller MX, køre forrest, naar Togets Vægt (ekskl. Motorkøretøjernes Vægt) overstiger det dobbelte af *Motorvognens* Maksimal-Belastning.

§ 23.

Skydelokomotiv.

1. For at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Tog i Gang er det tilladt at lade et Lokomotiv eller en Motorvogn — i det følgende benævnt *Skydelokomotiv* — skyde bag paa Toget. I Togplanerne fastsættes, paa hvilke Stationer og til hvilke Tog der regelmæssigt benyttes Skydelokomotiv. I øvrigt kan Skydelokomotiv medgives i Forsinkelsestilfælde, eller naar Lokomotivføreren i betimelig Tid forud fremsætter Anmodning derom.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i Toget findes Vogne med eksplosive Stoffer eller Vogne, der er sammenkoblet ved Koblingsstaug eller ved selve Læsset.

2. Naar et Tog skal *rangeres ud*, maa Skydelokomotiv ikke anvendes, før Toget har passeret yderste modgaende Sporskifte og er standset for at lade Skydelokomotivet køre til.

3. Skydelokomotiv maa kun tilkobles Toget, naar det følger med til Nabotogfølgestationen.

4. Skydelokomotiv skal i Almindelighed virke direkte paa Togets bageste Vogn, hvorfor Signalplanke ikke

Gyldig fra 24/5, 1941.

75.

Den forannævnte Undersøgelse af Togets rette Sammensætning skal i fornødent Omfang gentages, naar Lokomotivet eller Vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 22.

Forspand.

1. Afgørelse af, om der skal medgives et Tog Forspand, træffes af Distriktschefen, henholdsvis Trafikinspektøren, eller af den paagældende Station efter særlig Bemyndigelse. Naar Forholdene tillader det, skal Afgørelsen træffes efter Samraad med Maskiningeniøren.

Forspandskørsel er tilladt med Kombinationer af de Litra af Lokomotiver og Motorvogne, som i Henhold til Tabel C i Tjenestekøreplanen maa anvendes i Forspand paa paagældende Strækning, dog maa

- et Damplokomotiv ikke anvendes i Forspandskørsel med en Motorvogn,
- et Damplokomotiv af Litra E, H, P, R eller S ikke anvendes i Forspandskørsel med et Motorlokomotiv af Litra MT. (I øvrigt bør et Damplokomotiv kun undtagelsesvis anvendes i Forspandskørsel med et Motorlokomotiv),
- Motorvogne af Litra MA, MC, ME og MF ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækende Køretøjer,
- Lyntog (Litra MB og MS) ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækkende Køretøjer,
- Motorvogne af Litra MM ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækkende Køretøjer.

Ved Forspandskørsel maa det iagttages, at den fastsatte Maksimalhastighed for hvert enkelt af de i Forspand anvendte Køretøjer ikke overskrides. Ved Hastigheder paa over 40 km/T skal begge Køretøjer — og saafremt Toget er luftbremset, da ogsaa dette — kunne luftbremses fra den forreste betjente Førerplads.

2. Fremføres et Tog af 2 Damplokomotiver, skal Persontogslokomotiver altid køre forrest ved Hastigheder over 60 km/T. Er begge Lokomotiverne Persontogsloko-

Regler for
Medgivelse af
Forspand.

Regler for,
hvilket Loko-
motiv der
skal køre
forrest.

Anvendelse af
Skydelokomo-
tiv.

Anvendelse af
Skydelokomo-
tiv ved Tog,
der rangeres
ud.

Kobling til
Toget.

Skydelokomoti-
vets Virken
paa Toget.

motiver, skal som Regel Togets ordinære Lokomotiv køre forrest. Dog skal et Lokomotiv af *andet Litra* end E, H, P, R eller S ved Forspandskørsel sammen med et Lokomotiv af Litra E, H, P, R eller S altid køre forrest.

Om Snerydning med 2 Lokomotiver se § 37.

Fremføres et Tog af et Damplokomotiv og et Motorlokomotiv, skal Damplokomotivet køre forrest.

Fremføres et Tog af 2 Motorkøretøjer, skal det tunge køre forrest (Motorvogne af Litra MO og MP regnes i den Henseende at være lige tunge); dog skal en Motorvogn, der anvendes i Forspandskørsel sammen med et Motorlokomotiv af Litra MV eller MX, køre forrest, naar Togets Vægt (ekskl. Motorkøretøjernes Vægt) overstiger det dobbelte af *Motorvognens* Maksimal-Be-
lastning.

§ 23.

Skydelokomotiv.

1. For at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Tog i Gang er det tilladt at lade et Lokomotiv eller en Motorvogn — i det følgende benævnt *Skydelokomotiv* — skyde bag paa Toget. I Togplanerne fastsættes, paa hvilke Stationer og til hvilke Tog der regelmæssigt benyttes Skydelokomotiv. I øvrigt kan Skydelokomotiv medgives i Forsinkelsestilfælde, eller naar Lokomotivføreren i betimelig Tid forud fremsætter Anmodning derom.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i Toget findes Vogne med eksplosive Stoffer eller Vogne, der er sammenkoblet ved Koblingsstang eller ved selve Læsset.

2. Naar et Tog skal *rangeres ud*, maa Skydelokomotiv ikke anvendes, før Toget har passeret yderste modgaende Sporskifte og er standset for at lade Skydelokomotivet køre til.

3. Skydelokomotiv maa kun tilkobles Toget, naar det følger med til Nabotogfølgestationen.

4. Skydelokomotiv skal i Almindelighed virke direkte paa Togets bageste Vogn, hvorfor Signalplanke ikke

Gyldig fra 1/10 1942.

Den forannævnte Undersøgelse af Togets rette Sammensætning skal i fornødent Omfang gentages, naar Lokomotivet eller Vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 22.

Forspand.

1. Afgørelse af, om der skal medgives et Tog Forspand, træffes af Distriktschefen, henholdsvis Trafikinspektøren, eller af den paagældende Station efter særlig Bemyndigelse. Naar Forholdene tillader det, skal Afgørelsen træffes efter Samraad med Maskiningeniøren.

Forspandskørsel er tilladt med Kombinationer af de Litra af Lokomotiver og Motorvogne, som i Henhold til Tabel C i Tjenestekøreplanen maa anvendes i Forspand paa paagældende Strækning, dog maa

- et Damplokomotiv ikke anvendes i Forspandskørsel med en Motorvogn og bør kun undtagelsesvis anvendes i Forspandskørsel med et Motorlokomotiv,
- Motorvogne af Litra MA, MC, ME og MF ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækkende Køretøjer,
- Lyntog (Litra MB og MS) ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækkende Køretøjer,
- Motorvogne af Litra MM ikke anvendes i Forspandskørsel med andre Arter af trækkende Køretøjer.

Ved Forspandskørsel maa det iagttages, at den fastsatte Maksimalhastighed for hvert enkelt af de i Forspand anvendte Køretøjer ikke overskrides. Ved Hastigheder paa over 40 km/T skal begge Køretøjer — og saafremt Toget er luftbremset, da ogsaa dette — kunne luftbremses fra den forreste betjente Førerplads.

2. Fremføres et Tog af 2 Damplokomotiver, skal Persontoglokomotiver altid køre forrest ved Hastigheder over 60 km/T. Er begge Lokomotiverne Persontoglokomotiver, skal som Regel Togets ordinære Lokomotiv

Regler for
Medgivelse af
Forspand.

Regler for,
hvilket Loko-
motiv der
skal køre
forrest.

Anvendelse af
Skydelokomo-
tiv.

Anvendelse af
Skydelokomo-
tiv ved Tog,
der rangeres
ud.

Kobling til
Toget.

Skydelokomoti-
vets Virken
paa Toget.

køre forrest. Dog skal et Lokomotiv af *andet Litra* end E, H, P, PR, R eller S ved Forspandskørsel sammen med et Lokomotiv af Litra E, H, P, PR, R eller S altid køre forrest.

Om Snerydning med 2 Lokomotiver se § 37.

Fremføres et Tog af et Damplokomotiv og et Motorlokomotiv, skal Damplokomotivet køre forrest.

Fremføres et Tog af 2 Motorkøretøjer, skal det tunge køre forrest (Motorvogne af Litra MO og MP regnes i den Henseende at være lige tunge); dog skal en Motorvogn, der anvendes i Forspandskørsel sammen med et Motorlokomotiv, køre forrest, naar Togets Vægt (ekskl. Motorkøretøjernes Vægt) overstiger det dobbelte af *Motorvognens* Maksimal-Belastning.

§ 23.

Skydelokomotiv.

1. For at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Tog i Gang er det tilladt at lade et Lokomotiv eller en Motorvogn — i det følgende benævnt *Skydelokomotiv* — skyde bag paa Toget. I Togplanerne fastsættes, paa hvilke Stationer og til hvilke Tog der regelmæssigt benyttes Skydelokomotiv. I øvrigt kan Skydelokomotiv medgives i Forsinkelsestilfælde, eller naar Lokomotivføreren i betimelig Tid forud fremsætter Anmodning derom.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i Toget findes Vogne med eksplosive Stoffer eller Vogne, der er sammenkoblet ved Koblingsstang eller ved selve Læsset.

2. Naar et Tog skal *rangeres ud*, maa Skydelokomotiv ikke anvendes, før Toget har passeret yderste modgaende Sporskifte og er standset for at lade Skydelokomotivet køre til.

3. Skydelokomotiv maa kun tilkobles Toget, naar det følger med til Nabotogfølgestationen.

4. Skydelokomotiv skal i Almindelighed virke direkte paa Togets bageste Vogu, hvorfor Signalplanke ikke

Gyldig fra 1/2 1944.

98.

5. Det er tilladt at medføre indtil 12 Aksler bag paa Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives ud over Rangergrænsenmærket.

6. Paa Baner med Linieblok maa Skydelokomotiv kun nedgives ud over Rangergrænsemærket, naar det skal følge Toget til Nabotogfølgestationen.

7. Naar der medgives et Tog Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, betragtes et saadant Lokomotiv som hørende til Toget.

Inden Afsendelsen underrettes den paagældende Nabotogfølgestation ved følgende Telegram:

»Tog har Skydelokomotiv«.

Hvis det ikke er fastsat i Togplanerne, at Skydelokomotivet skal gaa tilbage fra den fri Bane eller skal følge Toget til Nabotogfølgestationen, tilføjes i Telegrammet enten Ordene: »som gaar tilbage« eller: »til Station«.

Skydelokomotivet underrettes ved Afskrift af Telegrammet.

Befordring af Vogne med Skydelokomotiv.

Anvendelse af Skydelokomotiv paa Baner med Linieblok.

Underretning af Nabotogfølgestationen og Skydelokomotivet.

Anvendelse af Skydelokomotiv.

Anvendelse af Skydelokomotiv ved Tog, der rangeres ud.

Kobling til Toget.

Skydelokomotivets Virken paa Toget.

maa anvendes. Det kan dog i enkelte Tilfælde tillades at have indtil 4 Aksler mellem Togets bageste Vogn og Skydelokomotivet. Vognene skal være koblet til Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives ud over Rangergrænsemærket.

5. Det er tilladt at medføre indtil 12 Aksler bag paa Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives ud over Rangergrænsemærket.

Befordring af Vogne med Skydelokomotiv.

6. Paa Baner med Linieblok maa Skydelokomotiv kun medgives ud over Rangergrænsemærket, naar det skal følge Toget til Nabotogfølgestationen.

Anvendelse af Skydelokomotiv paa Baner med Linieblok.

7. Naar der medgives et Tog Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, betragtes et saadant Lokomotiv som hørende til Toget.

Underretning af Nabotogfølgestationen og Skydelokomotivet.

Inden Afsendelsen underrettes den paagældende Nabotogfølgestation ved følgende Telegram:

»Tog har Skydelokomotiv«.

Hvis det ikke er fastsat i Togplanerne, at Skydelokomotivet skal gaa tilbage fra den fri Bane eller skal følge Toget til Nabotogfølgestationen, tilføjes i Telegrammet enten Ordene: »som gaar tilbage« eller »til Station«.

Skydelokomotivet underrettes ved Afskrift af Telegrammet.

8. Skal det Tog, der medgives Skydelokomotiv, føre Underretningssignaler, maa Skydelokomotivet ikke medgives ud over Rangergrænsemærket, medmindre det følger med til en Togfølgestation, i hvilket Tilfælde Underretningssignalerne anbringes paa Skydelokomotivet. Standser Toget ikke paa den Togfølgestation, hvortil Skydelokomotivet medfølger, anbringes Underretningssignalerne tillige paa Togets bageste Vogn.

Afgivelse af Underretningssignaler.

9. Det Spor, ad hvilket Skydelokomotivet er medgivet, maa ikke befares af andre Tog, før Skydeloko-

Spærring af Banestykket.

motivet er naaet tilbage fra den fri Bane eller er ankommet til næste Togfølgestation, og den Station, hvortil Skydelokomotivet er vendt tilbage, henholdsvis ankommet, har underrettet den anden Togfølgestation.

Skydelokomotiv, der følger med til en Togfølgestation, sendes eventuelt tilbage som Forspandsmaskine, som Skydelokomotiv eller som anmeldt Tog.

10. Naar en eenmandsbetjent Rangermaskine anvendes som Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, skal den foruden at være betjent af Rangerføreren tillige være ledsaget af en Rangerleder, som skal tage Plads i Lokomotivets Førerhus, og som i det mindste er saa fortrolig med Lokomotivets Betjening, at han kan bringe det til at standse og gaa tilbage.

11. Lokomotivføreren og Togføreren for det Tog, der medgives Skydelokomotiv, skal underrettes om Medgivelsen. For de Tog, for hvilke Medgivelse af Skydelokomotiv er foreskrevet i Togplanerne, bortfalder Underretningen, naar Skydelokomotivet ikke medgives ud over Rangergrænsemærket.

§ 24.

Togenes Hastighed.

1. I Tjenestekøreplanen er for hver Bane angivet den største Hastighed, hvormed den paagældende Bane maa befares, samt alle forekommende faste Hastighedsnedsættelser.

Denne Hastighed maa kun overskrides, hvis Kørslen foretages for at prøve visse Dele af Banen eller Materiellet, og der maa da ikke medtages rejsende. Distriktschefens Samtykke skal indhentes til Oyerskridelsen af Hastigheden.

2. For hvert enkelt *Plan- eller Særtog* skal i Tjenestekøreplanen, henholdsvis Særtogsanmeldelsen, fastsættes

Gyldig fra 1/3 1938.

8. Skal det Tog, der medgives Skydelokomotiv, føre Underretningssignaler, maa Skydelokomotivet ikke medgives ud over Rangergrænsemærket, medmindre det følger med til en Togfølgestation, i hvilket Tilfælde Underretningssignalerne anbringes paa Skydelokomotivet. Standser Toget ikke paa den Togfølgestation, hvortil Skydelokomotivet medfølger, anbringes Underretningssignalerne tillige paa Togets bageste Vogn.

9. Det Spor, ad hvilket Skydelokomotivet er medgivet, maa ikke befares af andre Tog, før Skydelokomotivet er naaet tilbage fra den fri Bane eller er ankommet til næste Togfølgestation, og den Station, hvortil Skydelokomotivet er vendt tilbage, henholdsvis ankommet, har underrettet den anden Togfølgestation.

Skydelokomotiv, der følger med til en Togfølgestation, sendes eventuelt tilbage som Forspandsmaskine, som Skydelokomotiv eller som anmeldt Tog.

10. Naar en eenmandsbetjent Rangermaskine anvendes som Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, skal den foruden at være betjent af Rangerføreren tillige være ledsaget af en Rangerleder, som skal tage Plads i Lokomotivets Førerhus, og som i det mindste er saa fortrolig med Lokomotivets Betjening, at han kan bringe det til at standse og gaa tilbage.

11. Lokomotivføreren og Togføreren for det Tog, der medgives Skydelokomotiv, skal underrettes om Medgivelsen. For de Tog, for hvilke Medgivelse af Skydelokomotiv er foreskrevet i Togplanerne, bortfalder Underretningen, naar Skydelokomotivet ikke medgives ud over Rangergrænsemærket.

Afgivelse af Underretningssignaler.

Spærring af Banestykket.

Eenmandsbetjent Rangermaskines Anvendelse som Skydelokomotiv.

Underretning til Lokomotiv og Togføreren for det Tog, der medgives Skydelokomotiv.

Eenmandsbetjent Rangermaskines Anvendelse som Skydelokomotiv.

Underretning til Lokomotiv og Togføreren for det Tog, der medgives Skydelokomotiv.

Største tilladte Hastighed.

Togenes Hastighed.

§ 24.

Togenes Hastighed.

Største tilladte Hastighed.

1. I Tjenestekøreplanen er for hver Bane angivet den største Hastighed, hvormed den paagældende Bane maa befares, samt alle forekommende faste Hastighedsnedsættelser.

Denne Hastighed maa kun overskrides, hvis Kørslen foretages for at prøve visse Dele af Banen eller Materiellet, og der maa da ikke medtages rejsende. Distriktschefens Samtykke skal indhentes til Overskridelsen af Hastigheden.

Togenes Hastighed.

2. For hvert enkelt *Plan- eller Særtog* skal i Tjenestekøreplanen, henholdsvis Særtogsanmeldelsen, fastsættes den største Hastighed, hvormed det sædvanligt er tilladt at fremføre Toget, naar de for den paagældende Hastighed i øvrigt gældende Betingelser er opfyldte, saasom Beskyttelsesvogne, Bremsernes Art, Antal og Fordeling, Lokomotivernes største tilladte Hastighed m. m. Naar Togets Sammensætning m. m. tillader en Forhøjelse af den største tilladte Hastighed inden for den i Punkt 1 fastsatte Grænse, skal Togføreren underrette Lokomotivføreren om, med hvilken største tilladte Hastighed Toget kan fremføres.

Ved Fastsættelsen af Kørehastigheden maa kun anvendes Hastigheder, der er delelige med 5.

Ikke-signalerede Særtog og Hjælpetog.

3. For *Særtog*, der ikke er signaliseret, uagtet dette er foreskrevet, er den største tilladte Hastighed 25 km/T.

Hjælpetog, der er anmeldt for Strækningen, maa køre med større Hastighed end 25 km/T uden at være signaliseret ved forudgaaende Tog, jfr. i øvrigt § 38, 4 om Førrel af uanmeldte Hjælpetog.

Arbejdstog.

4. For *Arbejdstog* er den største tilladte Hastighed 25 km/T.

den største Hastighed, hvormed det sædvanligt er tilladt at fremføre Toget, naar de for den paagældende Hastighed i øvrigt gældende Betingelser er opfyldte, saasom Beskyttelsesvogne, Bremsernes Art, Antal og Fordeling, Lokomotivernes største tilladte Hastighed m. m. Naar Togets Sammensætning m. m. kræver en Nedsættelse eller tillader en Forhøjelse af den største tilladte Hastighed inden for den i Punkt 1 fastsatte Grænse, skal Togføreren underrette Lokomotivføreren om, med hvilken største tilladte Hastighed Toget kan fremføres.

Ved Fastsættelsen af Kørehastigheden maa kun anvendes Hastigheder, der er delelige med 5.

3. For *Særtog*, der ikke er signaliseret, uagtet dette er foreskrevet, er den største tilladte Hastighed 25 km/T.

Ikke-signalerede Særtog og Hjælpetog.

Hjælpetog, der er anmeldt for Strækningen, maa køre med større Hastighed end 25 km/T uden at være signaliseret ved forudgaaende Tog, jfr. i øvrigt § 38, 4 om Førrel af uanmeldte Hjælpetog.

4. For *Arbejdstog* er den største tilladte Hastighed 25 km/T.

Arbejdstog.

Det er dog tilladt, at Hastigheden for Arbejdstog, som kører med Maskinen forrest, forøges til 45 km/T, naar den paagældende Stræknings Banekolonner er underrettet om Togets Løb, og der er draget Omsorg for, at de med Lukkeindretninger forsynede offentlige Overkørsler, som Toget skal passere, bevogtes under Forbi kørslen.

Med Hensyn til Underretningen bemærkes, at denne skal ske ved skriftlig, telefonisk eller mundtlig Meddelelse, og at Afgivelsen af de elektriske Underretnings-signaler ikke kan betragtes som tilstrækkelig Underretning.

5. *Sneplovtog* kan anvende en efter Omstændighederne passende Hastighed, naar de skal forcere Snedriver.

6. For *alle Tog* skal største tilladte Hastighed nedsættes til højst:

- a. 90 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver (gælder ikke for Motorvogne).
- b. 60 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver med Tenderne koblede mod hinanden.
- c. 60 km/T, naar Luftbremsen i et Tog sættes ud af Brug.
- d. 50 km/T, naar Toget medgives Skydelokomotiv, der kobles til Toget, uden at gennemgaaende Bremse etableres.
- e. 45 km/T, naar det Lokomotiv, som er i Spidsen for Toget, kører med Tenderen forrest (gælder ikke for Tenderlokomotiver).
- f. 45 km/T, naar et Sporskiftesikringsanlæg sættes ud af Brug, og da under Gennem-, Ind- eller Ud-kørsel paa vedkommende Togfølgestation eller Holdsted.
- g. 30 km/T ved skruebremsede samt ved luft- og skruebremsede Togs Indkørsel paa »farlige Stationer« (»farlige« Spor paa saadanne).
- h. 25 km/T, naar det Motorlokomotiv (Motorvogn), som er i Spidsen for Toget, ikke kører med Førerrummet forrest.
- i. 25 km/T, naar Fløjten paa det Lokomotiv, der er i Spidsen for Toget, bliver utjenstdygtig.
- j. 25 km/T, naar Toget skydes af Lokomotivet.

De i Tjenestekøreplanen angivne Hastigheder ad Gennemkørselssporet maa kun anvendes, naar der vises Mastesignal for Gennemkørsel. Gives Gennemkørsel med »Kør« Signal i Forbindelse med Haandsignal, maa Hastigheden ikke overskride 45 km/T, før Haandsignalet ses.

Gyldig fra 1/3 1938.

21.

den største Hastighed, hvormed det sædvanligt er tilladt at fremføre Toget, naar de for den paagældende Hastighed i øvrigt gældende Betingelser er opfyldte, saasom Beskyttelsesrum, Vognenes Akselafstand, Bremsernes Art, Bremsevægt, henholdsvis Bremsernes Antal og Fordeling, Lokomotivernes største tilladte Hastighed m. m. Naar Togets Sammensætning m. m. kræver en Nedsættelse eller tillader en Forhøjelse af den største tilladte Hastighed inden for den i Punkt 1 fastsatte Grænse, skal Togføreren underrette Lokomotivføreren om, med hvilken største tilladte Hastighed Toget kan fremføres.

Ved Fastsættelsen af Kørehastigheden maa kun anvendes Hastigheder, der er delelige med 5.

3. For *Særtog*, der ikke er signaliseret, uagtet dette er foreskrevet, er den største tilladte Hastighed 25 km/T.

Ikke-signalerede Særtog og Hjælpetog.

Hjælpetog, der er anmeldt for Strækningen, maa køre med større Hastighed end 25 km/T uden at være signaliseret ved forudgaaende Tog, jfr. i øvrigt § 38, 4 om Førsel af uanmeldte Hjælpetog.

4. For *Arbejdstog* er den største tilladte Hastighed 25 km/T.

Arbejdstog.

Det er dog tilladt, at Hastigheden for Arbejdstog, som kører med Maskinen forrest, forøges til 45 km/T, naar den paagældende Strækningens Banekolonner 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 de elektriske Underretnings-signaler ikke kan betragtes som tilstrækkelig Underretning.

5. *Sneplovtog* kan anvende en efter Omstændighederne passende Hastighed, naar de skal forcere Snedriver.

6. For *alle Tog* skal største tilladte Hastighed nedsættes til højst:

- a. 90 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver (gælder ikke for Motorvogne).
- b. 60 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver med Tenderne koblede mod hinanden.
- c. 60 km/T, naar Luftbremsen i et Tog sættes ud af Brug.
- d. 50 km/T, naar Toget medgives Skydelokomotiv, der kobles til Toget, uden at gennemgaaende Bremse etableres.
- e. 45 km/T, naar det Lokomotiv, som er i Spidsen for Toget, kører med Tenderen forrest (gælder ikke for Tenderlokomotiver).
- f. 45 km/T, naar et Sporskiftesikringsanlæg sættes ud af Brug, og da under Gennem-, Ind- eller Udkørsel paa vedkommende Togfølgestation eller Holdsted.
- g. 30 km/T, naar Tog, hvis foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis Antal bremsede Aksler ikke udelukkende hidrører fra Luftbremsen, kører ind paa »farlige Stationer« (»farlige« Spor paa saadanne).
- h. 25 km/T, naar det Motorlokomotiv (Motorvogn), som er i Spidsen for Toget, ikke kører med Førerrummet forrest.
- i. 25 km/T, naar Fløjten paa det Lokomotiv, der er i Spidsen for Toget, bliver utjenstdygtig.
- j. 25 km/T, naar Toget skydes af Lokomotivet.

De i Tjenestekøreplanen angivne Hastigheder ad Gennemkørselssporet maa kun anvendes, naar der vises Maestesignal for Gennemkørsel. Gives Gennemkørsel med »Kør« Signal i Forbindelse med Haandsignal, maa Hastigheden ikke overskride 45 km/T, før Haandsignalet ses.

Det er dog tilladt, at Hastigheden for Arbejdstog, som kører med Maskinen forrest, forøges til 45 km/T, naar den paagældende Stræknings Banekolonner er underrettet om Togets Løb, og der er draget Om-sorg for, at de med Lukkeindretninger forsynede offentlige Overkørsler, som Toget skal passere, bevogtes under Forbikørslen.

Med Hensyn til Underretningen bemærkes, at den skal ske ved skriftlig, telefonisk eller mundtlig Meddelelse, og at Afgivelsen af de elektriske Underretningssignaler ikke kan betragtes som tilstrækkelig Underretning.

5. *Sneplovtog* kan anvende en efter Omstændighederne passende Hastighed, naar de skal forcere Snedriver.

Sneplovtog.

6. For *alle Tog* skal største tilladte Hastighed nedsættes til højst:

Nedsættelse af Hastigheden.

- a. 60 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver med Tenderne koblede mod hinanden.
- b. 60 km/T, naar Luftbremsen i et Tog sættes ud af Brug.
- c. 45 km/T, naar det Lokomotiv, som er i Spidsen for Toget, kører med Tenderen forrest (gælder dog ikke for Tenderlokomotiver).
- d. 45 km/T, naar et Sporskiftesikringsanlæg sættes ud af Brug, og da under Gennem-, Ind- eller Udkørsel paa vedkommende Togfølgestation eller Holdsted.
- e. 30 km/T ved skruebremsede samt ved luft- og skruebremsede Togs Indkørsel paa »farlige Stationer« (»farlige« Spor paa saadanne).
- f. 25 km/T, naar det Motorlokomotiv (Motorvogn), som er i Spidsen for Toget, ikke kører med Førerrummet forrest.

g. 25 km/T, naar Fløjten paa det Lokomotiv, der er i Spidsen for Toget, bliver utjenstdygtig.

h. 25 km/T, naar Toget skydes af Lokomotivet.

De i Tjenestekøreplanen angivne Hastigheder ad Gennemkørselssporet maa kun anvendes, naar der vises Mastesignal for Gennemkørsel. Gives Gennemkørsel med »Kør« Signal i Forbindelse med Haandsignal, maa Hastigheden ikke overstige 45 km/T.

Hastigheden skal nedsættes eller Togene helt standses, naar Signalerne paa Grund af usigtbart Vejr eller af andre Aarsager ikke tydeligt kan ses, samt naar der viser sig Hindringer paa Banen.

7. Lokomotivføreren skal afpasse Togets Fart saaledes, at gennemkørende Tog ikke passerer en Station m. v., og standsende Tog ikke ankommer tidligere end 5 Min. før den i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Tid.

§ 25.

Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden.

Nedsættelse af Kørehastigheden under Togs Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa en Togfølgestation eller et Holdsted skal ske, naar Sikringsanlægget aflyses, og da til højst 45 km/T, se § 24.

Nedsættelse af Kørehastigheden paa Togfølgestationerne, paa Holdstederne og den øvrige fri Bane kan blive nødvendig som Følge af Sporarbejder o. l. og da til en efter Forholdene afpasset største Hastighed.

Maa Nedsættelsen ske uden Varsel, paahviler det Stationsbestyreren — eventuelt efter Melding fra Tjenestemænd under Bane- eller Signaltjenesten — at underrette Trafikinspektøren. Om Melding om Uregelmæssigheder paa Stationer, der betjenes af Stationspasser, se § 58, og paa Sidespor se § 59. Stationsbestyreren foranlediger derhos — indtil nær-

Det er dog tilladt, at Hastigheden for Arbejdstog, som kører med Maskinen forrest, forøges til 45 km/T, naar den paagældende Stræknings Banekolonner 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 de elektriske Underretningssignaler ikke kan betragtes som tilstrækkelig Underretning.

5. *Sneplovtog* kan anvende en efter Omstændighederne passende Hastighed, naar de skal forcere Snedriver.

Sneplovtog.

6. For *alle Tog* skal største tilladte Hastighed nedsættes til højst:

Nedsættelse af Hastigheden.

- a. 90 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver (gælder ikke for Motorvogne).
- b. 60 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver med Tenderne koblede mod hinanden.
- c. 60 km/T, naar Luftbremsen i et Tog sættes ud af Brug.
- d. 45 km/T, naar det Lokomotiv, som er i Spidsen for Toget, kører med Tenderen forrest (gælder ikke for Tenderlokomotiver).
- e. 45 km/T, naar et Sporskiftesikringsanlæg sættes ud af Brug, og da under Gennem-, Ind- eller Ud-kørsel paa vedkommende Togfølgestation eller Holdsted.
- f. 30 km/T ved skruebremsede samt ved luft- og skruebremsede Togs Indkørsel paa »farlige Stationer« (»farlige« Spor paa saadanne).
- g. 25 km/T, naar det Motorlokomotiv (Motorvogn), som er i Spidsen for Toget, ikke kører med Førerrummet forrest.

Afpassning af Togets Fart.

Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden.

h. 25 km/T, naar Fløjten paa det Lokomotiv, der er i Spidsen for Toget, bliver utjenstdygtig.

i. 25 km/T, naar Toget skydes af Lokomotivet.

De i Tjenestekøreplanen angivne Hastigheder ad Gennemkørselssporet maa kun anvendes, naar der vises Maestesignal for Gennemkørsel. Gives Gennemkørsel med »Kør« Signal i Forbindelse med Haandsignal, maa Hastigheden ikke overstige 45 km/T.

Hastigheden skal nedsættes eller Togene helt standses, naar Signalerne paa Grund af usigtbart Vejr eller af andre Aarsager ikke tydeligt kan ses, samt naar der viser sig Hindringer paa Banen.

Afpassning af
Togets Fart.

7. Lokomotivføreren skal afpasse Togets Fart saaledes, at gennemkørende Tog ikke passerer en Station m. v., og standsende Tog ikke ankommer tidligere end 5 Min. — Lyntog dog kun 3 Min. — før den i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Tid.

§ 25.

Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden.

Midlertidig
Nedsættelse af
Kørehastig-
heden.

Nedsættelse af Kørehastigheden under Togs Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa en Togfølgestation eller et Holdsted skal ske, naar Sikringsanlægget aflyses, og da til højst 45 km/T, se § 24.

Nedsættelse af Kørehastigheden paa Togfølgestationerne, paa Holdstederne og den øvrige fri Bane kan blive nødvendig som Følge af Sporarbejder o. l. og da til en efter Forholdene afpasset største Hastighed.

Maa Nedsættelsen ske uden Varsel, paahviler det Stationsbestyreren — eventuelt efter Melding fra Tjenestemænd under Banc- eller Signaltjenesten — at underrette Trafikinspektøren. Om Melding om Uregelmæssigheder paa Stationer, der betjenes af Stationspasser, se § 58, og paa Sidespor, se § 59. Stationsbestyreren foranlediger derhos — indtil nær-

Gyldig fra 1933 36.

5.

Hastigheden skal nedsættes eller Togene helt standses, naar Signalerne paa Grund af usigtbart Vejr eller af andre Aarsager ikke tydeligt kan ses, samt naar der viser sig Hindringer paa Banen.

Nedsættelse af Kørehastigheden paa Togfølgestationer, paa Holdsteder og den øvrige fri Bane kan blive nødvendig som Følge af Sporarbejder o. l. og da til en efter Forholdene afpasset største Hastighed. Om Underretning herom se § 25.

7. Lokomotivføreren skal afpasse Togets Fart saaledes, at gennemkørende Tog ikke passerer en Station m. v. og standsende Tog ikke ankommer tidligere end 4 Min. før den i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Tid — Tog, hvis Hastighed overskrider 100 km/T, dog tidligst 3 Min. før den angivne Tid.

Paa elektrificerede Strækninger skal de anførte Passage- og Ankomsttider søges overholdt.

§ 25.

Underretning om midlertidige Hastighedsnedsættelser og andre særlige Forhold vedrørende Kørslen (La).

Distriktschefen udsender hver Uge en Oversigt over efternævnte fra Arbejder paa Banen eller fra Anlæggenes Tilstand hidrørende Forhold:

- a. Alle midlertidige Hastighedsnedsættelser.*)
- b. Ændret Sporbenyttelse paa Stationerne (jfr. § 31, Punkt 2).
- c. Sporspæringer ud over normalt togfrie Intervaller (jfr. § 46, Punkt 2).
- d. Kørsel paa venstre Spor paa dobbeltsporet Bane (jfr. § 47, Punkt 1).
- e. Alle øvrige Forhold vedrørende Togenes Fremførelse, for saa vidt de medfører Afvigelser fra den normale Drift.

*) Alle faste Hastighedsnedsættelser findes optaget i Tjenestekøreplanerne og optages derfor ikke i Oversigten.

Afpassning af
Togets Fart.

Underretning
om midlertidige
Hastighedsnedsæt-
telser og andre
særlige For-
hold vedrøren-
de Kørslen.
(La).

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, Telegrafmestre og tilsynsførende Trafikinspektører, Baneingeniører og Maskiningeniører inden for paagældende Distrikt samt til Personale m. v. inden for det andet Distrikt, for hvilket *La* har Betydning.

Endvidere fordeles *La* — saavel i de paagældende Uger som i den nærmest efterfølgende Uge — til Togfølgestationer, der begrænser de i Oversigten anførte Strækningsafsnit, til mellemliggende Stationer og til Bane- og Telegraformænd paa disse Strækningsafsnit og Stationer. (*La* kan derhos fordeles til andre Togfølgestationer, for hvilke den har særlig Betydning).

La udsendes saaledes, at Fordelingen gennem Maskindepoter og Stationer kan paabegyndes 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 paagældende Uge og Distrikt gældende *La* ved Tjeneste paa 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 paabegyndes, at faa udliveret et Eksempplar af den paagældende *La*.

Den, som har foranlediget en *La*-Anmeldelse fremsendt, skal omgaaende efter *La*'s Modtagelse sikre sig, at Anmeldelsen er rigtigt optaget i *La*. I paakommende

mere Ordning træffes af Trafikinspektøren — de paagældende Togs Lokomotivførere underrettet om Forholdet. Er et Togs Lokomotivfører ikke underrettet paa en tidligere Station, og Hastighedsnedsættelsen skal finde Sted paa selve Stationen, standses Toget uden for Stationen, hvor Lokomotivføreren underrettes, og Toget rangeres ind.

Kan Nedsættelsen ske med forudgaaende Varsel, drager Distriktschefen, eventuelt Trafikinspektøren Omsorg for, at alle vedkommende underrettes om Forholdet, forinden de med Hastighedsnedsættelsen forbundne Arbejder paabegyndes.

Underretningen gives af Distriktschefen i Form af Cirkulære om nedsat Kørehastighed, affattet strækningsvis, og af Trafikinspektøren i Form af Telegram. Cirkulæret fornyes ved hver Forandring.

Den, der hos Distriktschefen eller Trafikinspektøren har anmodet om Nedsættelse af Kørehastigheden, maa ikke lade de Arbejder, der kræver Nedsættelsen, paabegynde, før han har modtaget Bekræftelse paa, at Nedsættelsen er foranlediget. Denne Bekræftelse kan gives ved Tilsendelse af ovennævnte Cirkulære, henholdsvis Telegram.

IV. TOGENES FREMFØRELSE.

§ 26.

Af- og Tilbage melding af Tog.

Regler for Af-
meldingens
Afgivelse.

1 a. Inden Ud- eller Gennemkørselssignal gives, og inden et Tog maa afgaa fra eller køre igennem en Togfølgestation, skal Toget være afmeldt til næste Togfølgestation (se dog Undtagelsen i Pkt. b), og paa Bane, hvor Linieringning er foreskrevet, skal de elektriske Underretningssignaler være givet i den Udstrækning, det paahviler Stationen at drage Omsorg for Linieringning. Afmelding sker, før Ringning foretages.

b. Paa dobbeltsporet Bane med Linieblok finder Afmelding kun Sted, naar der er tillyst Kørsel med Stationsafstand, samt naar det ene Spor er ufarbart (§ 47, 2).

c. Kan den Togfølgestation, hvortil Afmeldingen skal gives, ikke vækkes, afmeldes Toget til den nærmest følgende Togfølgestation. Afmeldingen gives dog ikke ud over den Togfølgestation, hvor Toget skal krydse, overhale, overhales af eller passere et Tog.

Kan et Tog ikke afmeldes til nogen Togfølgestation, træder Bestemmelserne i § 49 »Baade Telegraf og Telefon i Uorden« i Kraft.

Afmeldingens
Form.

2. For Plan- og Særtog samt Hjælpetog sker *telegrafisk* Afmelding derved, at Togfølgestationen tidligst 10 Minutter før Togets Afgangstid sender næste Togfølgestation Telegrammet:

»Tog x«.

Tilfælde skal han træffe Foranstaltning til, at alle vedkommende underrettes om det rette Forhold.

Om Forhold, der kræver midlertidige Hastighedsnedsættelser, ændret Sporbenyttelse eller lignende, og som først er opstaaet efter *La's* Trykning, skal der gives hvert enkelt Togs Lokomotivfører og eventuelt Togfører Underretning, indtil Optagelse i *La* eventuelt har fundet Sted.

Maa en Hastighedsnedsættelse foretages uden Varsel, paahviler det Stationsbestyreren — eventuelt efter Melding fra Tjenestemænd under Bane- eller Signaltjenesten — at underrette Trafikinspektøren. Om Melding om Uregelmæssigheder paa Stationer, der betjenes af Stationspasser, se § 58, og paa Sidespor, se § 59. 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 paa en tidligere Station, og Hastighedsnedsættelsen skal finde Sted paa 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*, maa først paabegyndes, efter at Baneformanden, henholdsvis Telegrafformanden, eller disses Stedfortrædere har sikret sig, at Hastighedsnedsættelsen m. v. er optaget i den gældende *La*, eller at der — saafremt Hastighedsnedsættelsen undtagelsesvis ikke har kunnet optages i *La* — er draget Omsorg for, at de paagældende Togs Lokomotivførere og eventuelt Togførere vil blive underrettet.

IV. TOGENES FREMFØRELSE.

§ 26.

Af- og Tilbagemelding af Tog.

Regler for
Afmeldingens
Afgivelse.

1 a. Inden Ud- eller Gennemkørselssignal gives, og inden et Tog maa afgaa fra eller køre igennem en Togfølgestation, skal Toget være afmeldt til næste Togfølgestation (se dog Undtagelsen i Pkt. b), og paa Bane, hvor Linieringning er foreskrevet, skal de elektriske Underretningssignaler være givet i den Udstrækning, det paahviler Stationen at drage Omsorg for Linieringning. Afmelding sker, før Ringning foretages.

b. Paa dobbeltsporet Bane med Linieblok finder Afmelding kun Sted, naar der er tillyst Kørsel med Stationsafstand, samt naar det ene Spor er ufarbart (§ 47, 2).

c. Kan den Togfølgestation, hvortil Afmeldingen skal gives, ikke vækkes, afmeldes Toget til den nærmest følgende Togfølgestation. Afmeldingen gives dog ikke ud over den Togfølgestation, hvor Toget skal krydse, overhale, overhales af eller passere et Tog.

Kan et Tog ikke afmeldes til nogen Togfølgestation, træder Bestemmelserne i § 49 »Baade Telegraf og Telefon i Uorden« i Kraft.

Afmeldingens
Form.

2. For Plan- og Særtog samt Hjælpetog sker *telegrafisk* Afmelding derved, at Togfølgestationen tidligst 10 Minutter før Togets Afgangstid sender næste Togfølgestation Telegrammet:

»Tog X«.

Gyldig fra 1/3 1938.

23.

Ved *telefonisk* Afmelding af Plan- og Særtog samt Hjælpetog og i alle Tilfælde ved Afmelding af andre Tog sker Afmeldingen ved følgende Telegram:

»Tog afsendes.«

For dette Telegram kvitteres ved at svare med Telegrammet:

»Tog modtages.

.....«
(Station og Ekspedientens Navn).

Om Afmeldingens Form i visse Tilfælde ved Krydsning se Punkt 3 a.

Om Afmelding af visse Motordraisiner se § 57.

Hvis den Station, til hvilken Afmeldingen sker, er vidende om, at Betingelserne for Afsendelsen af Tog ikke er til Stede, kvitteres der ikke for Afmeldingen, men svares med Telegrammet:

»Nej, Tog maa ikke afsendes,«
med Angivelse af Grunden dertil.

3 a. Enhver Togfølgestation (se dog Undtagelsen i Punkt b) skal efter at have overbevist sig om, at Slutsignalerne er til Stede, eventuelt at Skydelokomotivet medfølger, og

Regler for
Tilbagemel-
dingens Afgi-
velse.

at Indkørselssignalet er sat tilbage i Normalstillingen under Iagttagelse af de herfor givne Regler,

straks *melde et ankommet Tog tilbage* til den bagved liggende Togfølgestation. For Arbejdstog skal endvidere foreligge Melding fra Togføreren om, at Banestykket er frit, forinden Tilbagemeldingen afgives (se § 35, 11 c).

Ved Krydsning, hvor det først ankommende Tog skal afgaa straks efter det sidste Togs Ankomst (skarp Krydsning), kan Tilbagemelding bortfalde, men Afmeldingen for førstnævnte Tog skal i saa Fald have Formen:

»Naar Tog er her, afsendes Tog«

b. Paa dobbeltsporet Bane med Linieblok finder Tilbage melding kun Sted for:

Dagens sidste Tog,

Arbejdstog samt

alle Tog, naar Kørsel med Stationsafstand er tillyst, eller det ene Spor er ufarbart.

c. Undlader en Togfølgestation at tilbage melde et Tog, naar saadant er foreskrevet, skal den bagvedliggende Togfølgestation affordre den Tilbage melding.

For Tilbage melding er modtaget, maa et efterfølgende Tog ikke inklades paa det paagældende Banestykke (jfr. dog § 5, 3 om Arbejdstog og Hjælpetog efter Plan- og Særtog paa Baner uden Linieblok og § 5, 4 om Kørsel med Blokafstand paa Baner med Linieblok samt § 49 om Forholdsregler, naar baade Telegraf og Telefon er i Uorden).

4. For Plan- og Særtogs samt Hjælpetog sker *telegrafisk* Tilbage melding ved følgende Telegram:

»Tog a«

For Arbejdstog og Sneplovtoget sker *telegrafisk* Tilbage melding ved følgende Telegram:

»Arbejdstoget (Sneplovtoget) ankommet til«

Ved *telefonisk* Tilbage melding af alle Tog sker Tilbage melding ved følgende Telegram:

»Tog ankommet til«,

der *gentages* af den modtagende Station samtidig med Kvittring.

Om Tilbage melding af visse Motordraisiner se § 57.

5. Til Vejledning med Hensyn til Signalgivningen meldes paa Baner uden Linieblok Tidspunktet for gennemkørende Togs Passage straks til den næste Togfølgestation.

Ved *telefonisk* Afmelding af Plan- og Særtog samt Hjælpetog og i alle Tilfælde ved Afmelding af andre Tog sker Afmeldingen ved følgende Telegram:

»Tog afsendes«.

For dette Telegram kvitteres ved at svare med Telegrammet:

»Tog modtages.

... ..«
(Station og Ekspedientens Navn).

Om Afmeldingens Form i visse Tilfælde ved Krydsning se Punkt 3 a.

Om Afmelding af visse Motordraisiner se § 57.

Hvis den Station, til hvilken Afmeldingen sker, er vidende om, at Betingelserne for Afsendelsen af Tog ikke er til Stede, kvitteres der ikke for Afmeldingen, men svares med Telegrammet:

»Nej, Tog maa ikke afsendes«, med Angivelse af Grunden dertil.

3 a. Enhver Togfølgestation (se dog Undtagelsen i Punkt b) skal efter at have overbevidst sig om,

at Slutsignalerne er til Stede, eventuelt at Skydelokomotivet medfølger, og

at Indkørselssignalet er sat tilbage i Normalstillingen under Iagttagelse af de herfor givne Regler,

straks *melde et ankommet Tog tilbage* til den bagved liggende Togfølgestation. For Arbejdstog skal endvidere foreligge Melding fra Togføreren om, at Banestykket er frit, forinden Tilbage melding afgives (se § 35, 11 c).

Ved Krydsning, hvor det først ankomende Tog skal afgaa straks efter det sidste Togs Ankomst (skarp Krydsning), kan Tilbage melding bortfalde, men Afmeldingen for førstnævnte Tog skal i saa Fald have Formen:

»Naar Tog er her, afsendes Tog«.

Regler for
Tilbage mel-
dingens Af-
givelse.

For dette Telegram kvitteres som for en almindelig Afmelding, se Punkt 2.

b. Paa dobbeltsporet Bane med Linieblok finder Tilbage melding kun Sted for:

Dagens sidste Tog,

Arbejdstog samt

alle Tog, naar Kørsel med Stationsafstand er tillyst, eller det ene Spor er ufarbart.

c. Undlader en Togfølgestation at tilbage melde et Tog, naar saadant er foreskrevet, skal den bagvedliggende Togfølgestation affordre den Tilbage meldingen.

For Tilbage melding er modtaget, maa et efterfølgende Tog ikke indlades paa det paagældende Banestykke (jfr. dog § 5, 3 om Arbejdstog og Hjælpetog efter Plan- og Særtog paa Baner uden Linieblok og § 5, 4 om Kørsel med Blokafstand paa Baner med Linieblok samt § 49 om Forholdsregler, naar baade Telegraf og Telefon er i Uorden).

4. For Plan- og Særtog samt Hjælpetog sker telegrafisk Tilbage melding ved følgende Telegram:

»Tog a«.

For Arbejdstog og Sneplovtog sker telegrafisk Tilbage melding ved følgende Telegram:

»Arbejdstoget (Sneplovtoget) ankommet til

.....«.

Ved telefonisk Tilbage melding af alle Tog sker Tilbage meldingen ved følgende Telegram:

»Tog ankommet til«,

der gentages af den modtagende Station samtidig med Kvittering.

Om Tilbage melding af visse Motordraisiner se § 57.

5. Til Vejledning med Hensyn til Signalgivingen meldes paa Baner uden Linieblok Tidspunktet for planmæssigt gennemkørende Togs Passage straks til den næste Togfølgestation.

Gyldig fra 1/3 1938.

24.

6. Samtlige Meldinger om Afgang, Ankomst og Passage saavel som Ankomst- og Afgangstiderne for standsende og Passagetiden for gennemkørende Tog samt Notat om, at Linieringning er foretaget, skal indføres i Togjournalen.

Førelse af
Togjournal.

§ 27.

Fribaneordre.

1. a. En Fribaneordre er en af en Stationsbestyrer udstedt skriftlig Meddelelse om, at et Tog uhindret af andre Tog kan befare en i Fribaneordren nærmere angivet Banestrækning.

Fribaneordrens
Betydning.

En Fribaneordre maa kun udstedes, naar der foreligger telegrafisk Melding fra en foranliggende Togfølgestation om, at Banen er fri til denne Station.

b. Naar der er givet et Tog fri Bane paa et Banestykke, skal dette Banestykke holdes spærret for al anden Toggang, indtil nævnte Tog har passeret Banestykket, medmindre den udstedte Fribaneordre er bleven ugyldig som Følge af Forlægning af Krydsning, Overhaling eller Togpassering eller Fastsættelse af ny Overhaling, Togaflysning eller Tognedbrud, jfr. dog § 5, 3 om Arbejdstog og Hjælpetog efter Plan- og Særtog paa Baner uden Linieblok og § 5, 4 om Kørsel med Blokafstand paa Baner med Linieblok.

2. a. Plan- og Særtog skal føres paa Fribaneordre i følgende Tilfælde:

Anvendelse.

Paa enkeltsporet Bane:

naar den regelmæssige Drift er aflyst.

Paa dobbeltsporet Bane:

naar Toget paa Grund af Spærring af det ene Spor befærer venstre Spor.

b. Hjælpetog skal, medmindre det maa afsendes uanmeldt (se § 38, 4), føres paa Fribaneordre paa

enkeltsporet Bane. Paa dobbeltsporet Bane føres Hjælpetog paa Fribaneordre, naar Toget befarer venstre Spor.

c. Arbejdstog føres i alle Tilfælde paa Fribaneordre.

Erhvervelse af fri Bane.

3. a. Fri Bane maa hverken søges eller gives ud over den Togfølgestation, hvor det paagældende Tog skal krydse, overhale, overhales af eller passere et andet Tog.

b. For Arbejdstog maa fri Bane kun søges og gives til nærmest foranliggende Togfølgestation.

c. Fri Bane maa ikke søges eller gives tidligere end 1 Time før Togets planmæssige Afgang fra den Togfølgestation, hvorfra Fribaneordren skal gælde.

d. For Erhvervelse af fri Bane er Fremgangsmaaden i øvrigt følgende:

1. Fri Bane søges for Tog 1 fra Station A til den nærmest foranliggende Station B:

Station A sender Station B Telegrammet:

»Har Tog 1 fri Bane til B?«

Naar Banen er fri, svarer Station B:

»Tog 1 har fri Bane til B.«

2. Fri Bane søges for Tog 1 over en længere Banestrækning:

A. — B. — C. — D. — E. — F. — G. — H.

A, B, C, o. s. v. er Togfølgestationer.

Station A søger fri Bane for Toget til Station H. Den afsender da følgende Liniedepeche over Banestrækningen:

»Har Tog 1 fri Bane til H?«

Station B melder derefter til C:

»Tog 1 har fri Bane fra A til B.«

Station C derefter til D:

»Tog 1 har fri Bane fra A til C.«

og saa fremdeles, indtil Station G melder til H:

»Tog 1 har fri Bane fra A til G«, hvorpaa Station H giver Liniedepechen:

»Tog 1 har fri Bane fra A til H« tilbage til Station A.

3. Er Banen ikke fri længere end til Station D, slutter denne Station foreløbig Meldingerne og giver Liniedepechen:

»Tog 1 har kun fri Bane fra A til D« tilbage til Station A.

4. Søges fri Bane for Tog 1 fra en Station G, hvor Toget skal krydse Tog 2, som endnu ikke er ankommet, affattes Forespørgslen saaledes:

»Har Tog 1 fri Bane til H, naar Tog 2 er her?«

Der svares:

»Naar Tog 2 er i G, har Tog 1 fri Bane til H.«

Denne Fremgangsmaade maa ikke anvendes ved Erhvervelse af fri Bane for Tog, der paa Grund af Spærring af det ene Spor paa dobbeltsporet Bane befarer venstre Spor.

Fribaneordren maa ikke afleveres, før Tog 2 er ankommet.

5. Søges fri Bane for et Tog paa et Banestykke, hvor der findes en eller flere *Linieblokposter*, og Toget ønskes fremført i Blokafstand efter et forudgaaende Tog 2, affattes Forespørgslen saaledes:

»Har Tog 4 fri Bane til B, naar det følger i Blokafstand efter Tog 2?«

Der svares:

»Naar Tog 4 følger i Blokafstand efter Tog 2, har det fri Bane til B.«

6. I det i § 5, 3 omhandlede Tilfælde affattes Forespørgslen om fri Bane for det efterfølgende Arbejds- eller Hjælpetog saaledes:

»Har Arbejdstoget (Hjælpetoget) fri Bane til

B efter Tog 2, naar Betingelserne i § 5, Punkt 3 opfyldes?»

Der svares:

»Naar Betingelserne i § 5, Punkt 3, opfyldes, har Arbejdstoget (Hjælpetoget) fri Bane til B efter Tog 2.«

Udfærdigelse
og Aflevering.

4. Fribaneordren skal udfærdiges med Blæk eller Blækstift paa Formular Nr. S 1, der udfyldes nøjagtig efter sit Udvisende. Er fri Bane givet efter Reglerne i Punkt 3 d, 5 og 6, skal de deri stillede Betingelser anføres i Formularen.

Endvidere skal der, naar en dobbeltsporet Linieblokstrækning befares som enkeltsporet, paa Fribaneordren for de paa venstre Spor kørende Tog gives Meddelelse om, at Blokposternes Signaler ikke har Gyldighed for Toget, og at Toget skal standse foran Indkørselssignalet.

Fribaneordren maa ikke udfærdiges, før Telegrammet om, at Banen er fri, er modtaget og indført i Telegrafjournalen.

Den underskrives af Stationsbestyreren og gives til Togføreren, som, efter at have gjort sig bekendt med den, afleverer den til Lokomotivføreren inden Togets Afgang.

For de Togs Vedkommende, som ikke skal standse paa Stationen, sker Afleveringen direkte til Lokomotivføreren under Togets Forbikørsel paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade. Har Tog 2 Lokomotiver, sker Afleveringen af Fribaneordren til Lokomotivføreren paa forreste Lokomotiv uden særlig Meddelelse til Føreren af bageste Lokomotiv.

OVERRÆKKELSE AF FRIBANEORDRE TIL ARBEJDSSTOG UNDER FORBIKØRSEL ER IKKE TILLADT.

Rettelse og
Ugyldiggørelse.

5. Naar Krydsning, Overhaling eller Togpassering er forlagt eller ny Overhaling fastslaaet, og det forsinkede Tog har Fribaneordre ud over den nye Kryds-

nings-, Overhalings- eller Passeringsstation, skal denne Station foranledige Fribaneordren rettet eller ugyldiggjort.

Skal Toget føres paa Fribaneordre ud over den ny Krydsnings-, Overhalings- eller Togpasseringsstation, skal der altid paa ny søges fri Bane for det.

§ 28.

Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

1. Signal til Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa en Togfølgestation maa kun gives af Stationsbestyreren eller paa hans Ansvar af den, han i hvert enkelt Tilfælde beordrer dertil. Signalgivning.

2. Sporskifterne skal være rigtig indstillet til den for Toget bestemte Togvej. Indgangssporskifternes Stilling skal som Regel være saaledes, at der ikke opskæres Sporskifter, selv om et Tog skulde køre for langt. Hvis denne Stilling ikke er fremtvunget af Sikringsanlægget, kan Sporskifterne dog ved Togkrydsning stilles til hver sit Spor, naar Forholdene og navnlig Hensynet til Togenes rettidige Ekspedition gør saadant ønskeligt. Sporskifternes Stilling.

3. Umiddelbart forinden der gives eller beordres givet Signal, skal der være foretaget Togvejseftersyn. Togvejseftersyn.

Stationsbestyreren foretager Togvejseftersyn ved at sikre sig:

- at den for Toget bestemte Togvej er fri og, at Sporskifterne er rigtig stillet,
- at modgaaende Sporskifter i Togvejen er betjent eller aflaaet efter de i § 10 givne Regler,
- at Dækningssporskifter og Sporspærrer er rigtig stillet og aflaaet,

at der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstande, som af en eller anden Grund kan blive sat i Bevægelse og derved komme ud i Togvejen.

Stationsbestyreren foretager Togvejseftersyn personligt for den Del af Togvejen, han kan overse, og sikrer sig i hvert enkelt Tilfælde ved Melding fra andre tjenestegørende, at Togvejseftersyn er foretaget for den øvrige Del af Togvejen.

4. Paa Togfølgestationer med selvstændig Kommandopost kan efter Distriktschefens Bestemmelse en Del af Stationsbestyrerens Myndighed og Ansvar overdrages til Lederen af Kommandoposten.

5. Paa Stationer med centraliseret Sporskiftesikring bortfalder Eftersynet af Sporskifternes Aflaasning, og Eftersynet af Sporskifternes Stilling kan i den Udstrækning, Forholdene gør det nødvendigt, bortfalde efter nærmere af Distriktschefen givne Bestemmelser.

Hvor Sporskifterne er udstyret med Nøglaase, der ikke indgaar i centraliseret Sikringsanlæg, kan Sporskifternes rigtige Aflaasning konstateres derved, at Stationsbestyreren sikrer sig, at de paagældende Nøgler er paa Plads.

Paa Stationer med gennemgaaende Sporisation kan Eftersynet af, om Togvejen er ubesat, efter Distriktschefens Bestemmelse ske ved Iagttagelse af Sportableauerne i Signalhuset.

6. Gennemkørende Tog, der skal afvente et krydsende Togs Ankomst eller afvente Tilbage melding for et forudkørende Tog, bør i Almindelighed standses for »Stop« foran Stationen, indtil Forudsætningen for Gennemkørsel er til Stede.

Overdragelse af Stationsbestyrerens Myndighed og Ansvar.

Togvejseftersyn paa Stationer med særlige Anlæg.

Gennemkørende Tog, som skal afvente Krydsning eller Tilbage melding.

nings-, Overhalings- eller Passeringsstation, skal denne Station foranledige Fribaneordren rettet eller ugyldiggjort.

Skal Toget føres paa Fribaneordre ud over den ny Krydsnings-, Overhalings- eller Togpasseringsstation, skal der altid paa ny søges fri Bane for det.

§ 28.

Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

1. Signal til Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa en Togfølgestation maa kun gives af Stationsbestyreren eller paa hans Ansvar af den, han i hvert enkelt Tilfælde beordrer dertil.

2. Sporskifterne skal være rigtig indstillet til den for Toget bestemte Togvej. Indgangssporskifternes Stilling skal som Regel være saaledes, at der ikke opskæres Sporskifter, selv om et Tog skulde køre for langt. Hvis denne Stilling ikke er fremtvunget af Sikringsanlægget, kan Sporskifterne dog ved Togkrydsning stilles til hver sit Spor, naar Forholdene og navnlig Hensynet til Togenes rettidige Ekspedition gør saadant ønskeligt.

3. Umiddelbart forinden der gives eller beordres givet Signal, skal der være foretaget Togvejseftersyn. Det samme gælder ved Anvendelsen af telefonisk Tilladelse til Indkørsel og af skriftlig Udkørselstilladelse.

Stationsbestyreren foretager Togvejseftersyn ved at sikre sig:

- at den for Toget bestemte Togvej er fri og, at Sporskifterne er rigtig stillet,
- at modgaaende Sporskifter i Togvejen er betjent eller aflaset efter de i § 10 givne Regler,
- at Dækningsporskifter og Sporspærrer er rigtigt stillet og aflaset,

Signalgivning.

Sporskifternes Stilling.

Togvejseftersyn.

at der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstande, som af en eller anden Grund kan blive sat i Bevægelse og derved komme ud i Togvejen.

Stationsbestyreren foretager Togvejseftersyn personligt for den Del af Togvejen, han kan overse, og sikrer sig i hvert enkelt Tilfælde ved Melding fra andre tjenestegørende, at Togvejseftersyn er foretaget for den øvrige Del af Togvejen.

Overdragelse af Stationsbestyrerens Myndighed og Ansvar.

4. Paa Togfølgestationer med selvstændig Kommandopost kan efter Distriktschefens Bestemmelse en Del af Stationsbestyrerens Myndighed og Ansvar overdrages til Lederen af Kommandoposten.

Togvejseftersyn paa Stationer med særlige Anlæg.

5. Paa Stationer med centraliseret Sporskiftesikring bortfalder Eftersynet af Sporskifternes Aflaasning, og Eftersynet af Sporskifternes Stilling kan i den Udstrækning, Forholdene gør det nødvendigt, bortfalde efter nærmere af Distriktschefen givne Bestemmelser.

Hvor Sporskifterne er udstyret med Nøgglelaase, der ikke indgaar i centraliseret Sikringsanlæg, kan Sporskifternes rigtige Aflaasning konstateres derved, at Stationsbestyreren sikrer sig, at de paagældende Nøgler er paa Plads.

Paa Stationer med gennemgaaende Sporisation kan Eftersynet af, om Togvejen er ubesat, efter Distriktschefens Bestemmelse ske ved Iagttagelse af Sportableauerne i Signalhuset.

Gennemkørende Tog, som skal afvente Krydsning eller Tilbage-melding.

6. Gennemkørende Tog, der skal afvente et krydsende Togs Ankomst eller afvente Tilbage-melding for et forudkørende Tog, bør i Almindelighed standses for »Stop« foran Stationen, indtil Forudsætningen for Gennemkørsel er til Stede.

§ 29.

Togenes Indkørsel til farlige Stationer.

1. Ved en »farlig Station« forstaaes en Station med een eller flere Indkørselstogveje (»farlige Togveje«), paa hvilke Togveje Afstanden fra Togenes Standsningssted til Farepunktet (Stoppere eller Berøring med fjendtlige Togveje) ikke i alle Tilfælde er mindst 140 m.

Farlig Station.

De farlige Stationer er i Tjenestekøreplanen betegnet ved Understregning af Stationsnavnet, eventuelt med Angivelse af, hvilke Togveje der er farlige.

Foran enhver farlig Station er ved Stationsgrænsen anbragt et særligt Mærke.

2. For Indkørslen til farlige Togveje gælder følgende Regler:

Indkørsel til farlig Togvej.

a. Luftbremsede Tog.

Lokomotivføreren skal under Indkørslen nedsætte Hastigheden saaledes, at Toget under alle Forhold med Sikkerhed kan standses paa rette Sted.

b. Skruebremsede Tog og luft- og skruebremsede Tog.

Hastigheden ved Passagen af Stationsgrænsen maa i intet Tilfælde overskride 30 km/T.

I øvrigt skal Indkørslen paa farlig Togvej ske med særlig Forsigtighed, saaledes at Toget altid med Sikkerhed kan bringes til Standsning paa rette Sted.

3. Togpersonalet skal under Indkørslen til farlige Stationer vise skærpet Agtpaagivenhed, saaledes at det til enhver Tid er rede til at betjene alle forhaandenværende Bremsemidler.

Togpersonalets Forhold ved Indkørslen til farlig Station.

§ 30.

Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer.

1. Forinden Stationsbestyreren giver Tilladelse til at ind- eller udrangere et Tog, skal han have foretaget

Togvejseftersyn.

Togvejseftersyn som foreskrevet i § 28 om Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

Skyldes Ind- eller Udrangeringen, at paagældende Signal ikke kan eller ikke maa stilles, medens der ikke er noget til Hinder for at foretage fuldstændig Aflaasning af Togvejen fra Centralapparatet, kan den foreskrevne Aflaasning ske fra dette.

Indrangering.

2. Skal et Tog indrangeres, sker dette fra Stationsgrænsen og ved Stationens Foranstaltning. Lokomotivføreren underrettes mundtlig af Rangerlederen om Grunden til Indrangeringen samt om, til hvilket Spor Indrangeringen skal foregaa.

Indrangering sker i Almindelighed ved en af Stationen udsendt Rangerleder. Distriktschefen kan dog, naar Forholdene gør det ønskeligt, give enkelte Stationer Tilladelse til at anvende det ankommende Togs Togfører til Rangerleder ved Togets Indrangering efter en af Distriktschefen for hver enkelt af de paagældende Stationer udstedt Instruks. Togføreren skal da ved Stationsgrænsen have Telefonforbindelse med Stationsbestyreren, der giver ham de fornødne Oplysninger og Tilladelsen til Indrangeringen.

Udrangering.

3. Skal et Tog udrangeres, underrettes Tog- og Lokomotivføreren derom. Efter at Stationsbestyreren har givet Afgangssignal til Togføreren, giver denne mundtlig Underretning til Rangerlederen, som derpaa giver det nødvendige Signal til Lokomotivføreren.

Rangerleders Plads ved Ind- og Udrangering.

4. Rangerlederen skal under Ind- og Udrangering tage Plads paa Lokomotivet eller, naar Toget skydes af Lokomotivet, paa forreste Køretøj og forblive der, for indkørende Togs Vedkommende indtil Toget er standset paa Stationen, for udkørende Togs Vedkommende indtil Lokomotivet har passeret sidste modgaaende Sporskifte i Togvejen. Toget skal om fornødent standse for at optage eller afsætte Rangerlede-

§ 29.

Togenes Indkørsel til farlige Stationer.

1. Ved en »farlig Station« forstås en Station med een eller flere Indkørselstogveje (»farlige Togveje«), paa hvilke Togveje Afstanden fra Togenes Standsningssted til Farepunktet (Stoppere eller Berøring med fjendtlige Togveje) ikke i alle Tilfælde er mindst 140 m.

Farlig Station.

De farlige Stationer er i Tjenestekøreplanen betegnet ved Understregning af Stationsnavnet, eventuelt med Angivelse af, hvilke Togveje der er farlige.

Foran enhver farlig Station er ved Stationsgrænsen anbragt et særligt Mærke.

2. For Indkørslen til farlige Togveje gælder følgende Regler:

Indkørsel til farlig Togvej.

a. Luftbremsede Tog.

Lokomotivføreren skal under Indkørslen nedsætte Hastigheden saaledes, at Toget under alle Forhold med Sikkerhed kan standses paa rette Sted.

b. Skruebremsede Tog og luft- og skruebremsede Tog.

Hastigheden ved Passagen af Stationsgrænsen maa i intet Tilfælde overskride 30 km/T.

I øvrigt skal Indkørslen paa farlig Togvej ske med særlig Forsigtighed, saaledes at Toget altid med Sikkerhed kan bringes til Standsning paa rette Sted.

3. Togpersonalet skal under Indkørslen til farlige Stationer vise skærpet Agtpaagivenhed, saaledes at det til enhver Tid er rede til at betjene alle forhaandenværende Bremsmidler.

Togpersonalets Forhold ved Indkørslen til farlig Station.

§ 30.

Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer.

1. Forinden Stationsbestyreren giver Tilladelse til at ind- eller udrangere et Tog, skal han have foretaget Togvejseftersyn som foreskrevet i § 28 om Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

Togvejseftersyn.

Skyldes Ind- eller Udrangeringen, at paagældende Signal ikke kan eller ikke maa stilles, medens der ikke er noget til Hinder for at aflaase alle Sporskifter i Togvejen samt Dækningssporskifter og Sporspærrer fra Centralapparatet, kan den foreskrevne Aflaasning ske fra dette.

Centralbetjente Sporskifter, der er aflaaet ved Betjeningslaas, kræver ikke yderligere Aflaasning.

Indrangering.

2. Skal et Tog indrangeres, sker dette fra Stationsgrænsen og ved Stationens Foranstaltning. Lokomotivføreren underrettes mundtlig af Rangerlederen om Grunden til Indrangeringen samt om, til hvilket Spor Indrangeringen skal foregaa.

Indrangering sker i Almindelighed ved en af Stationen udsendt Rangerleder. Distriktschefen kan dog, naar Forholdene gør det ønskeligt, give enkelte Stationer Tilladelse til at anvende det ankomende Togs Togfører til Rangerleder ved Togets Indrangering efter en af Distriktschefen for hver enkelt af de paagældende Stationer udstedt Instruks. Togføreren skal da ved Stationsgrænsen have Telefonforbindelse med Stationsbestyreren, der giver ham de fornødne Oplysninger og Tilladelsen til Indrangeringen.

Udrangering.

3. Skal et Tog udrangeres, underrettes Tog- og Lokomotivføreren derom. Efter at Stationsbestyreren har givet Afgangssignal til Togføreren, giver denne mundtlig Underretning til Rangerlederen, som derpaa giver det nødvendige Signal til Lokomotivføreren.

Rangerleders Plads ved Ind- og Udrangering.

4. Rangerlederen skal under Ind- og Udrangering tage Plads paa Lokomotivet eller, naar Toget skydes af Lokomotivet, paa forreste Køretøj og forblive der, for indkørende Togs Vedkommende indtil Toget er standset paa Stationen, for udkørende Togs Vedkommende indtil Lokomotivet har passeret sidste modgaaende Sporskifte i Togvejen og Udkørselssignalet.

Gyldig fra 1/3 1938.

25.

§ 29.

Togenes Indkørsel til farlige Stationer.

1. Ved en »farlig Station« forstaaes en Station med een eller flere Indkørselstogveje (»farlige Togveje«), paa hvilke Togveje Afstanden fra Togenes Standningssted til Farepunktet (Stoppere eller Berøring med fjendtlige Togveje) ikke i alle Tilfælde er mindst 140 m.

Farlig Station.

De farlige Stationer er i Tjenestekøreplanen betegnet ved Understregning af Stationsnavnet, eventuelt med Angivelse af, hvilke Togveje der er farlige.

Foran enhver farlig Station er ved Stationsgrænsen anbragt et særligt Mærke.

2. For Indkørslen til farlige Togveje gælder følgende Regler:

Indkørsel til farlig Togvej.

a. Tog, hvis foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis Antal bremsede Aksler *udelukkende* hidrører fra Luftbremsen:

Lokomotivføreren skal under Indkørslen nedsætte Hastigheden saaledes, at Toget under alle Forhold med Sikkerhed kan standses paa rette Sted.

b. Tog, hvis foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis Antal bremsede Aksler *ikke udelukkende* hidrører fra Luftbremsen:

Hastigheden ved Passagen af Stationsgrænsen maa i intet Tilfælde overskride 30 km/T.

I øvrigt skal Indkørslen paa farlig Togvej ske med særlig Forsigtighed, saaledes at Toget altid med Sikkerhed kan bringes til Standsning paa rette Sted.

3. Togpersonalet skal under Indkørslen til farlige Stationer vise skærpet Agtpaagivenhed, saaledes at det til enhver Tid er rede til at betjene alle forhaandenværende Bremsemidler.

Togpersonalets Forhold ved Indkørslen til farlig Station.

§ 30.

Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer.

1. Forinden Stationsbestyreren giver Tilladelse til at ind- eller udrangere et Tog, skal han have foretaget

Togvejsefter-syn.

Togvejseftersyn som foreskrevet i § 28 om Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

Skyldes Ind- eller Udrangeringen, at paagældende Signal ikke kan eller ikke maa stilles, medens der ikke er noget til Hinder for at aflaae *alle* Sporskifter i Togvejen samt Dækningssporskifter og Sporspærrer fra Centralapparatet, kan den foreskrevne Aflaasning ske fra dette.

Centralbetjente Sporskifter, der er aflaaet ved Betjeningslaas, kræver ikke yderligere Aflaasning.

Indrangering.

2. Skal et Tog indrangeres, sker dette fra Stationsgrænsen ved en af Stationen udsendt Rangerleder. Lokomotivføreren underrettes mundtlig af Rangerlederen om Grunden til Indrangeringen samt om, til hvilket Spor Indrangeringen skal foregaa.

Om telefonisk Tilladelse til Indkørsel, se Signalreglementet.

Udrangering.

3. Skal et Tog udrangeres, underrettes Tog- og Lokomotivføreren derom. Efter at Stationsbestyreren har givet Afgangssignal til Togføreren, giver denne mundtlig Underretning til Rangerlederen, som derpaa giver det nødvendige Signal til Lokomotivføreren.

Rangerlederens Plads ved Ind- og Udrangering.

4. Rangerlederen skal under Ind- og Udrangering tage Plads paa Lokomotivet eller, naar Toget skydes af Lokomotivet, paa forreste Køretøj og forblive der, for indkørende Togs Vedkommende indtil Toget er standset paa Stationen, for udkørende Togs Vedkommende indtil Lokomotivet har passeret sidste modgaaende Sporskifte i Togvejen og Udkørselssignalet.

Gyldig fra 1/2 1944.

100.

ren. Hvis det skønnes hensigtsmæssigt, kan Rangerlederen gaa foran Toget i Stedet for at tage Plads paa dette.

Angaaende Togs Ind- eller Udrangering paa Holdesteder se §§ 58 og 59.

§ 31.

Togenes Sporbenyttelse paa Stationer.

1. Den normale Sporbenyttelse paa Stationer med mere end eet Hovedspor fastsættes i Togplanerne. Den saaledes fastsatte Sporbenyttelse maa kun fraviges, naar Omstændighederne gør det nødvendigt.

Paa Stationer paa dobbeltsporet Bane kører Togene paa det Spor, der er bestemt for vedkommende Køretretning saaledes, at modgaaende Tog ligesom paa fri Bane kører til højre for hinanden. Planmæssige Afvigelser herfra meddeles i Togplanerne.

Ikke-standsede Tog kører altid igennem ad Gennemkørselssporet. Samme Regel gælder ogsaa for ikke-personførende Særtog, for hvilke der i Anmeldelsen kun er angivet Standsning efter Behov, bortset fra de Tilfælde, hvor Krydsning eller Overhaling medfører særlig Sporbenyttelse.

Tog, der skal benytte Sidespor, hvorved i denne Forbindelse forstaas Spor, i hvilke ikke alle Sporskifter enten er centralsikret eller forsynet med Sporskiftesignal, skal indrangeres, henholdsvis udrangeres, uanset om Stationen i øvrigt er forsynet med Centralsikring, samt uanset om der kan stilles Signal til paagældende Spor eller ej.

Ved Bortfald af en Krydsning eller Overhaling bibeholdes som Regel den for de paagældende Tog fastsatte Sporbenyttelse.

Krydsningssporene bør ved de hyppigst forekommende ekstraordinære Krydsninger og Overhalinger anvendes efter en fast Regel, der bør være kendt af Stationspersonalet.

Ændret Spor-
benyttelse.

2. Naar Forholdene nødvendiggør Forandring i den fastsatte Sporbenyttelse, skal Stationen foranledige det paagældende Tog underrettet gennem en tidligere Station. Er Toget gennemkørende paa denne Station, tages det ind paa Stationen paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes. Er Toget ikke underrettet paa en tidligere Station, skal det standses foran den Station, paa hvilken Sporbenyttelsen skal ændres, hvorefter Lokomotivføreren underrettes, og Toget rangeres ind. Underretning og Indrangering, men ikke Standsning foran Station, kan bortfalde for de Stationers Vedkommende, hvis Indkørselssignaler er forsynet med Retningsvisere.

Foranstaaende Regler gælder ikke i det i § 33, Punkt 2 b nævnte Tilfælde, i hvilket Togføreren for et ikke-personførende Tog har meddelt, at Toget intet Arbejde har paa Stationen.

En Station, der faar Anmodning om at underrette et Tog om ændret Sporbenyttelse, skal umiddelbart efter, at den har givet denne Underretning til Toget, telegrafisk meddele den Station, paa hvilken Sporbenyttelsen er ændret, at Underretning har fundet Sted.

§ 32.

Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.

For Togs Ind- og Udkørsel paa en Station gælder den Regel, at

- samlidig Indkørsel,
- samlidig Udkørsel eller
- samlidig Ind- og Udkørsel

kun maa finde Sted, naar Berøring mellem de benyttede Togveje er udelukket enten ved selve Spor anlægget eller ved Centralsikringen. Som Indkørselstogvej betragtes det paagældende Spor i hele dets Udstrækning, for saa vidt Generaldirektoratet ikke har fastsat en bestemt Begrænsning. Som Udkørsels-

Toget skal om fornødent standse for at optage eller afsætte Rangerlederen. Hvis det skønnes hensigtsmæssigt, kan Rangerlederen gaa foran Toget i Stedet for at tage Plads paa dette.

Angaaende Togs Ind- eller Udrangering paa Holdesteder se §§ 58 og 59.

§ 31.

Togenes Sporbenyttelse paa Stationer.

1. Den normale Sporbenyttelse paa Stationer med mere end eet Hovedspor fastsættes i Togplanerne. Den saaledes fastsatte Sporbenyttelse maa kun fraviges, naar Omstændighederne gør det nødvendigt.

Paa Stationer paa dobbeltsporet Bane kører Togene paa det Spor, der er bestemt for vedkommende Kørerretning saaledes, at modgaaende Tog ligesom paa fri Bane kører til højre for hinanden. Planmæssige Afvigelser herfra meddeles i Togplanerne.

Ikkestandsende Tog kører altid igennem ad Gennemkørselssporet.

Tog, for hvilke der kun er angivet Standsning efter Behov, benytter ligeledes Gennemkørselssporet, medmindre der i Togplanerne er foreskrevet anden Sporbenyttelse for det paagældende Tog. Nødvendiggør Krydsning, Overhaling eller Rangering anden Sporbenyttelse, skal Toget underrettes herom som foreskrevet i efterfølgende Punkt 2.

Tog, der skal benytte Sidespor, hvorved i denne Forbindelse forstaas Spor, i hvilke ikke alle Sporskifter enten er centralsikret eller forsynet med Sporskiftesignal, skal indrangeres, henholdsvis udrangeres, uanset om Stationen i øvrigt er forsynet med Centralsikring, samt uanset om der kan stilles Signal til paagældende Spor eller ej.

Ved Bortfald af en Krydsning eller Overhaling bibeholdes som Regel den for de paagældende Tog fastsatte Sporbenyttelse.

Spor-
benyttelse.

Samtidig An-
komst eller
Afgang af
flere Tog.

Krydsningssporene bør ved de hyppigst forekommende ekstraordinære Krydsninger og Overhalinger anvendes efter en fast Regel, der bør være kendt af Stationspersonalet.

2. Naar Forholdene nødvendiggør Forandring i den fastsatte Sporbenyttelse, skal Stationen gennem en tidligere Togfølgestation foranledige det paagældende Tog underrettet om den ændrede Sporbenyttelse samt om den herefter tilladelige Indkørselshastighed. Er Toget gennemkørende paa Underretningsstationen, tages det ind her paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes. Underretning til Togene skal ske skriftligt paa Formular Nr. S 6 og gives saavel til Lokomotivføreren som Togføreren. Underretningen til Togføreren bortfalder dog i de Tilfælde, i hvilke Underretningen overrækkes under Togets Forbikørsel.

Er Toget ikke underrettet paa en tidligere Station, skal det standses foran den Station, paa hvilken Sporbenyttelsen skal ændres, hvorefter Lokomotivføreren underrettes, og Toget rangeres ind. Underretning og Indrangering kan bortfalde for de Stationers Vedkommende, hvis Indkørselssignaler er forsynet med Retningsvisere; men Toget skal da, hvad enten det er planmæssigt gennemkørende eller planmæssigt standsende, tages ind for den Signalgivning, der er foreskrevet for planmæssigt gennemkørende Tog, som skal standses paa en Station.

Foranstaaende Regler gælder ikke i de i § 33 nævnte Tilfælde, hvor et ellers standsende Tog faar Signal til Gennemkørsel.

En Station, der faar Anmodning om at underrette et Tog om ændret Sporbenyttelse, skal umiddelbart efter, at den har givet denne Underretning til Toget, telegrafisk meddele den Station, paa hvilken Sporbenyttelsen er ændret, at Underretning har fundet Sted.

Er den ændrede Sporbenyttelse nødvendiggjort af

Gyldig fra 1/3 1938.

26.

togvej medregnes derimod kun Sporet fra Togets Bagende til Stationsgrænsen.

Et Tog maa ikke tages ind paa en Station, saa længe et andet Togs Ekspedition foregaar over dets Togvej, medmindre der fra Stationens Side er truffet de nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger.

Ovenstaaende Regler gælder ogsaa for Tog, der ind- og udrangeres, for saa vidt der ikke af Distriktschefen for hver enkelt Station er tilladt Afvigelser herfra.

§ 33.

Togenes Standsning paa Stationer m. v.

1. Det paahviler Lokomotivføreren at bringe Toget til Standsning paa rette Sted, eventuelt efter Signal fra Togføreren eller Stationen. Ved Togets Standsning paa en Togfølgestation, hvor det skal krydse, overhales af eller passeres af et andet Tog, er Lokomotivføreren ansvarlig for, at Toget ikke kører ud over Frispormærket til Krydsningssporet (Overhalingsporet).

Standsningssted.

Naar et Tog nærmer sig et Sidespor med dobbeltarmet Hovedsignal, og der fra dette vises »Stop« mod Toget, maa Lokomotivføreren, saafremt Sporskiftet i Hovedsporet ligger paa den Side af Signalet, hvorfra Toget kommer, ikke køre helt hen til Signalet, men skal bringe Toget til Standsning, forinden Lokomotivet naar Frispormærket

2. Et Tog skal standse ved de Steder, for hvilke Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angiver baade Ankomst- og Afgangstid, eller for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført enten X (for personførende Tog) eller S (for ikke-personførende Tog).

Regler for Togenes Standsning.

Fra denne Regel gælder kun følgende Undtagelser:

a. Personførende Tog, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X, kan, naar Togføreren har un-

derrettet Lokomotivføreren om, at Toget intet Arbejde har at udføre, undlade Standsning, saafremt der paa vedkommende Station m. v. vises Signal til Gennemkørsel. Signalgivningen foregaar da paa følgende Maade:

Paa Stationer m. v. med Centralsikring og Indkørselssignaler suppleret med Gennemkørselsarm:

Signal »Kør igennem« fra Indkørselssignalet.

Paa Stationer m. v. uden Centralsikring og uden Udkørselssignaler (eller med ugyldiggjorte Udkørselssignaler) og paa Stationer m. v. med Indkørselssignaler, som ikke er suppleret med Gennemkørselsarm:

Signal »Kør« fra Indkørselssignalet, suppleret med Haandsignal »Kør igennem«.

Paa Stationer m. v. uden Indkørselssignaler:

Haandsignal »Kør igennem«.

Paa ubetjente Stationer, Trinbrætter o. l. maa Gennemkørsel endvidere finde Sted, naar der ikke ses at være rejsende at optage.

b. Ikke-personførende Tog kan passere en Mellemstation uden Standsning, naar Togføreren ved følgende Telegram:

»Tog intet Arbejde i«

har meddelt Stationen, at der for Togets Vedkommende intet er til Hinder for Gennemkørsel. Af Telegrammet gives der Lokomotivføreren en Afskrift. Stationen kan da efter Forholdene give Signal til Gennemkørsel eller til Indkørsel.

For Holdsteder, der ikke har Indkørselssignal, vises Gennemkørselssignal ved Anvendelse af Haandsignal »Kør igennem«.

3. Med Hensyn til de i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Passage- og Afgangstider gælder følgende:

Gennemkørende Tog kan passere Togfølgestationer og Holdsteder 5 Minutter før Afgangstiden.

Arbejder paa Stationen eller af Stationsanlæggenes Tilstand, bekendtgøres den gennem *La* (se §25). Kan Ændringen undtagelsesvis ikke bekendtgøres gennem *La*, skal hvert enkelt Tog underrettes i Overensstemmelse med foranstaaende Regler. Arbejderne maa først paa-begyndes, efter at Baneformanden, henh. Telegrafformanden, eller disses Stedfortrædere har underrettet Stationen samt sikret sig, at den paagældende Ændring i Sporbenyttelsen er optaget i den gældende *La* eller, hvis Ændringen undtagelsesvis ikke kan optages i *La*, bliver bragt til paagældende Personales Kendskab efter ovenfor nævnte Regler.

§ 32.

Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.

For Togs Ind- og Udkørsel paa en Station gælder den Regel, at

samtidig Indkørsel,

samtidig Udkørsel eller

samtidig Ind- og Udkørsel

kun maa finde Sted, naar Berøring mellem de benyttede Togveje er udelukket enten ved selve Spor-anlægget eller ved Centralsikringen. Som Indkørselstogvej betragtes det paagældende Spor i hele dets Udstrækning, for saa vidt Generaldirektoratet ikke har fastsat en bestemt Begrænsning. Som Udkørselstogvej medregnes derimod kun Sporet fra Togets Bagende til Stationsgrænsen.

Et Tog maa ikke tages ind paa en Station, saa længe et andet Togs Ekspedition foregaar over dets Togvej, medmindre der fra Stationens Side er truffet de nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger.

Ovenstaaende Regler gælder ogsaa for Tog, der ind- og udrangeres, for saa vidt der ikke af Distriktschefen for hver enkelt Station er tilladt Afvigelser herfra.

Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.

§ 33.

Togenes Standsning paa Stationer m. v.

1. Det paahviler Lokomotivføreren at bringe Toget til Standsning paa rette Sted, eventuelt efter Signal fra Togføreren eller Stationen. Ved Togets Standsning paa en Togfølgestation, hvor det skal krydse, overhales af eller passeres af et andet Tog, er Lokomotivføreren ansvarlig for, at Toget ikke kører udover Frispormærket til Krydsningssporet (Overhalingssporet).

Naar et Tog nærmer sig et Sidespor med dobbeltarmet Hovedsignal, og der fra dette vises »Stop« mod Toget, maa Lokomotivføreren, saafremt Sporskiftet i Hovedsporet ligger paa den Side af Signalet, hvorfra Toget kommer, ikke køre helt hen til Signalet, men skal bringe Toget til Standsning, forinden Lokomotivet naar Frispormærket.

2. Et Tog skal standse ved de Steder, for hvilke Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angiver baade Ankomst- og Afgangstid, eller for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført enten X (for personførende Tog) eller S (for ikke-personførende Tog).

Fra denne Regel gælder kun følgende Undtagelser:

a. *Personførende Tog*, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X, kan, naar Togføreren har underrettet Lokomotivføreren om, at Toget intet Arbejde har at udføre, undlade Standsning, saafremt der paa vedkommende Station m. v. vises Signal til Gennemkørsel. Signalgivningen foregaar da paa følgende Maade:

Paa Stationer m. v. med Centralsikring og Indkørselssignaler suppleret med Gennemkørselsarm:

Signal »Kør igennem« fra Indkørselssignalet.

Paa Stationer m. v. uden Centralsikring og uden Udkørselssignaler (eller med ugyldiggjorte Udkørsels-

Gyldig fra 1/3 1938.

27.

Arbejder paa Stationen eller af Stationsanlæggenes Tilstand, bekendtgøres den gennem *La* (se § 25). Kan Ændringen undtagelsesvis ikke bekendtgøres gennem *La*, skal hvert enkelt Tog underrettes i Overensstemmelse med foranstaaende Regler. Arbejderne maa først paa-begyndes, efter at Baneformanden, henh. Telegrafformanden, eller disses Stedfortrædere har underrettet Stationen samt sikret sig, at den paagældende Ændring i Sporbenyttelsen er optaget i den gældende *La* eller, hvis Ændringen undtagelsesvis ikke kan optages i *La*, bliver bragt til paagældende Personales Kendskab efter ovenfor nævnte Regler.

3. Efter Generaldirektoratets Bestemmelse kan der for visse Stationer i et i Togplanerne nærmere angivet Omfang undlades Angivelse af en bestemt Sporbenyttelse, henholdsvis tillades, at Tog uden forudgaaende Underretning og uden Anvendelse af særlig Signalgivning tages ind i andet Spor end normalt.

Valgfri
Sporbenyt-
telse.

§ 32.

Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.

For Togs Ind- og Udkørsel paa en Station gælder den Regel, at

samtidig Indkørsel,
samtidig Udkørsel eller
samtidig Ind- og Udkørsel

kun maa finde Sted, naar Berøring mellem de benyttede Togveje er udelukket enten ved selve Spor-anlægget eller ved Centralsikringen. Som Indkørselstogvej betragtes det paagældende Spor i hele dets Udstrækning, for saa vidt Generaldirektoratet ikke har fastsat en bestemt Begrænsning. Som Udkørselstogvej medregnes derimod kun Sporet fra Togets Bagende til Stationsgrænsen.

Et Tog maa ikke tages ind paa en Station, saa længe et andet Togs Ekspedition foregaar over dets Togvej, medmindre der fra Stationens Side er truffet de nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger.

Samtidig An-
komst eller
Afgang af
flere Tog.

Ovenstaaende Regler gælder ogsaa for Tog, der ind- og udrangeres, for saa vidt der ikke af Distriktschefen for hver enkelt Station er tilladt Afvigelser herfra.

§ 33.

Togenes Standsning paa Stationer m. v.

1. Det paahviler Lokomotivføreren at bringe Toget til Standsning paa rette Sted, eventuelt efter Signal fra Togføreren eller Stationen. Ved Togets Standsning paa en Togfølgestation, hvor det skal krydse, overhales af eller passeres af et andet Tog, er Lokomotivføreren ansvarlig for, at Toget ikke kører udover Frispormærket til Krydsningssporet (Overhalingssporet).

Naar et Tog nærmer sig et Sidespor med dobbeltarmet Hovedsignal, og der fra dette vises »Stop« mod Toget, maa Lokomotivføreren, saafremt Sporskiftet i Hovedsporet ligger paa den Side af Signalet, hvorfra Toget kommer, ikke køre helt hen til Signalet, men skal bringe Toget til Standsning, forinden Lokomotivet naar Frispormærket.

2. Et Tog skal standse ved de Steder, for hvilke Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angiver baade Ankomst- og Afgangstid, eller for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført enten X (for personførende Tog) eller S (for ikke-personførende Tog).

Fra denne Regel gælder kun følgende Undtagelser:

a. *Personførende Tog*, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X, kan, naar Togføreren har underrettet Lokomotivføreren om, at Toget intet Arbejde har at udføre, undlade Standsning, saafremt der paa vedkommende Station m. v. vises Signal til Gennemkørsel. Signalgivningen foregaar da paa følgende Maade:

Ikke personførende Tog kan fra alle Togfølgestationer og Holdsteder afgaa 5 Min. før Afgangstiden.

Tog, der kun standser af Driftshensyn, kan passere eller afgaa 5 Min. før Afgangstiden.

Blandede Tog kan fra almindelige Mellemstationer, hvor der er anført baade Ankomst- og Afgangstid, afgaa 5 Min. før Afgangstiden, dog ikke tidligere end Ankomsttiden. Fra Steder, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X, kan saadanne Tog afgaa eller passere 5 Min. før Afgangstiden; dog tidligst 1 Min. efter den tilladelige Afgangstid fra det nærmest bagved liggende Standsningssted.

Persontog og højere Togarter samt Motortog maa fra Togfølgestationer og Holdsteder, for hvilke der er anført baade Ankomst- og Afgangstid, ikke afgaa før Afgangstiden. Fra Togfølgestationer og Holdsteder, for hvilke der er anført X i Stedet for Ankomsttid, maa Toget dog afgaa eller passere 2 Min. før Afgangstiden, dog tidligst 1 Min. efter den tilladelige Afgangstid fra det nærmest bagved liggende Standsningssted.

V. SÆRLIGE REGLER FOR VISSE TOG.

§ 34.

Særtog.

Anordning af Særtog.

1. Særtog kan anordnes af Distriktschefen, Trafikinspektøren eller af andre, som af forannævnte er særlig bemyndiget dertil.

Anmeldelse.

2. Det paahviler den, der anordner et Særtog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Togfølgestationer og betjente Holdsteder paa den Strækning, over hvilken det skal løbe, samt endvidere for andre Togfølgestationer og Holdsteder, som Anmeldelsen har Betydning for. Anmeldelsen sker skriftligt eller telegrafisk.

Kvittering for Anmeldelsen.

3. For Anmeldelsen gives skriftlig eller telegrafisk Kvittering. Den, der anordner et Særtog, skal sikre sig, at saadan Kvittering foreligger, inden Toget afsendes, og underrette Udgangsstationen herom.

Naar Særtogsanmeldelsen gives telegrafisk, paahviler det Stationsbestyreren paa den Station, hvorfra den paagældende Liniedepeche afgives, at underrette den, der har anordnet Særtog, samt den Station, hvorfra Særtog skal udgaa, om, at Kvitteringerne foreligger. Forinden Togudgangsstationen modtager denne Meddelelse, maa Toget ikke afsendes.

For saa vidt særlige Forhold, f. Eks. Lukketiden for visse Stationer, gør sig gældende, træffer den anordnende Myndighed Bestemmelse om, hvorledes og i hvilken Udstrækning nærværende Bestemmelse skal gennemføres.

signaler) og paa Stationer m. v. med Indkørselssignaler, som ikke er suppleret med Gennemkørselsarm:

Signal »Kør« fra Indkørselssignalet, suppleret med Haandsignal »Kør igennem«.

Paa Stationer m. v. uden Indkørselssignaler:

Haandsignal »Kør igennem«.

Paa ubetjente Stationer, Trinbrætter o. l. maa Gennemkørsel endvidere finde Sted, naar der ikke ses at være rejsende at optage.

b. Ikke-personførende Tog kan passere en Mellemstation uden Standsning, naar Togføreren ved følgende Telegram:

»Tog intet Arbejde i«

har meddelt Stationen, at der for Togets Vedkommen- de intet er til Hinder for Gennemkørsel. Af Telegrammet gives der Lokomotivføreren en Afskrift. Stationen kan da efter Forholdene give Signal til Gennemkørsel eller til Indkørsel.

For Holdsteder, der ikke har Indkørselssignal, vises Gennemkørselssignal ved Anvendelse af Haandsignal »Kør igennem«.

c. Tog, der kun standser af Hensyn til Krydsning eller af andre Driftshensyn, kan passere uden Standsning, naar de Forhold, der nødvendiggjorde Standsning, ikke er til Stede. Stationen giver da Signal til Gennemkørsel.

3. Paa elektrificerede Strækninger skal de anførte Passage- og Afgangstider søges overholdt. I øvrigt gælder med Hensyn til de i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Passage- og Afgangstider følgende:

Gennemkørende Tog kan passere Togfølgestationer og Holdsteder 4 Minutter før Afgangstiden, Tog, hvis Hastighed overskrider 100 km/T, dog kun 3 Minutter før Afgangstiden.

Togenes Passage- og Afgangstider.

Ikke personførende Tog kan fra alle Togfølgestationer og Holdsteder afgaa 4 Min. før Afgangstiden, Tog, hvis Hastighed overskrider 100 km/T, dog kun 3 Min. før Afgangstiden.

Tog, der kun standser af Driftshensyn, kan passere eller afgaa 4 Min. før Afgangstiden, Tog, hvis Hastighed overskrider 100 km/T, dog kun 3 Min. før Afgangstiden.

Blandede Tog kan fra almindelige Mellemstationer, hvor der er anført baade Ankomst- og Afgangstid, afgaa 4 Min. før Afgangstiden, dog ikke tidligere end Ankomsttiden. Fra Steder, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X, kan saadanne Tog afgaa eller passere 4 Min. før Afgangstiden; dog tidligst 1 Min. efter den tilladelige Afgangstid fra det nærmest bagved liggende Standsningssted.

Persontog og højere Togarter samt Motortog maa fra Togfølgestationer og Holdsteder, for hvilke der er anført baade Ankomst- og Afgangstid, ikke afgaa før Afgangstiden. Fra Togfølgestationer og Holdsteder, for hvilke der er anført X i Stedet for Ankomsttid, maa Toget dog afgaa eller passere 2 Min. før Afgangstiden, dog tidligst 1 Min. efter den tilladelige Afgangstid fra det nærmest bagved liggende Standsningssted.

Paa Stationer m. v. med Centralsikring og Indkørselssignaler suppleret med Gennemkørselsarm:

Signal »Kør igennem« fra Indkørselssignalet.

Paa Stationer m. v. uden Centralsikring og uden Udkørselssignaler (eller med ugyldiggjorte Udkørselssignaler) og paa Stationer m. v. med Indkørselssignaler, som ikke er suppleret med Gennemkørselsarm:

Signal »Kør« fra Indkørselssignalet, suppleret med Haandsignal »Kør igennem«.

Paa Stationer m. v. uden Indkørselssignaler:

Haandsignal »Kør igennem«.

Paa ubetjente Stationer, Trinbrætter o. l. maa Gennemkørsel endvidere finde Sted, naar der ikke ses at være rejsende at optage.

b. *Ikke-personførende Tog* kan passere en Mellemstation uden Standsning, naar Togføreren ved følgende Telegram:

»Tog intet Arbejde i«

har meddelt Stationen, at der for Togets Vedkommende intet er til Hinder for Gennemkørsel. Af Telegrammet gives der Lokomotivføreren en Afskrift. Stationen kan da efter Forholdene give Signal til Gennemkørsel eller til Indkørsel.

For Holdsteder, der ikke har Indkørselssignal, vises Gennemkørselssignal ved Anvendelse af Haandsignal »Kør igennem«.

c. *Tog, der kun standser af Hensyn til Krydsning eller af andre Driftshensyn*, kan passere uden Standsning, naar de Forhold, der nødvendiggjorde Standsning, ikke er til Stede. Stationen giver da Signal til Gennemkørsel.

3. Paa elektrificerede Strækninger skal de anførte Passage- og Afgangstider søges overholdt. I øvrigt gælder med Hensyn til de i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Passage- og Afgangstider følgende:

Gennemkørende Tog kan passere Togfølgestationer

og Holdsteder 4 Minutter før Afgangstiden, Tog, hvis Hastighed overskrider 100 km/T, dog kun 3 Minutter før Afgangstiden.

Ikke personførende Tog kan fra alle Togfølgestationer og Holdsteder afgaa 4 Min. før Afgangstiden, Tog, hvis Hastighed overskrider 100 km/T, dog kun 3 Min. før Afgangstiden.

Tog, der kun standser af Driftshensyn, kan passere eller afgaa 4 Min. før Afgangstiden, Tog, hvis Hastighed overskrider 100 km/T, dog kun 3 Min. før Afgangstiden.

Blandede Tog og personførende Godstog kan fra almindelige Mellemstationer, hvor der er anført baade Ankomst- og Afgangstid, afgaa 4 Min. før Afgangstiden, dog ikke tidligere end Ankomsttiden. Fra Steder, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X, kan saadanne Tog afgaa eller passere 4 Min. før Afgangstiden, dog tidligst 1 Min. efter den tilladelige Afgangstid fra det nærmest bagved liggende Standsningssted.

Persontog og højere Togarter samt Motortog maa fra Togfølgestationer og Holdsteder, for hvilke der er anført baade Ankomst- og Afgangstid, ikke afgaa før Afgangstiden. Fra Togfølgestationer og Holdsteder, for hvilke der er anført X i Stedet for Ankomsttid, maa Toget dog afgaa eller passere 2 Min. før Afgangstiden, dog tidligst 1 Min. efter den tilladelige Afgangstid fra det nærmest bagved liggende Standsningssted.

V. SÆRLIGE REGLER FOR VISSE TOG.

§ 34.

Særtog.

1. Særtog kan anordnes af Distriktschefen, Trafikinspektøren eller af andre, som af forannævnte er særlig bemyndiget dertil.

Anordning af Særtog.

2. Det paahviler den, der anordner et Særtog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Togfølgestationer og betjente Holdsteder paa den Strækning, over hvilken det skal løbe, samt endvidere for andre Togfølgestationer og Holdsteder, som Anmeldelsen har Betydning for. Anmeldelsen sker skriftligt eller telegrafisk.

Anmeldelse.

3. For Anmeldelsen gives skriftlig eller telegrafisk Kvittering. Den, der anordner et Særtog, skal sikre sig, at saadan Kvittering foreligger, inden Toget afsendes, og underrette Udgangsstationen herom.

Kvittering for Anmeldelsen.

Naar Særtogsanmeldelsen gives telegrafisk, paahviler det Stationsbestyreren paa den Station, hvorfra den paagældende Liniedepeche afgives, at underrette den, der har anordnet Særtog, samt den Station, hvorfra Særtog skal udgaa, om, at Kvitteringerne foreligger. Forinden Togudgangsstationen modtager denne Meddelelse, maa Toget ikke afsendes.

For saa vidt særlige Forhold, f. Eks. Lukketiden for visse Stationer, gør sig gældende, træffer den anordnende Myndighed Bestemmelse om, hvorledes og i hvilken Udstrækning nærværende Bestemmelse skal gennemføres.

4. Anmeldelsen skal indeholde Togets Køreplan og Oplysning om Formaalet.

5. De ved Anmeldelsen fastsatte Krydsninger og Overhalinger skal paa Formular Nr. S 2 meddeles saavel Tog- som Lokomotivføreren for de Plantog eller tidligere tillyste Særtog, der skal krydse Særtoget eller overhales af Særtoget. Tilsvarende Underretning gives til Tog- og Lokomotivføreren for tidligere tillyste Arbejdstog, der passerer af Særtoget. Underretningen til Togføreren for Plan- og Særtog bortfalder dog i de Tilfælde, i hvilke Underretningen overrækkes Lokomotivføreren under Togets Forbikørsel. Tog, der skal overhale det paagældende Særtog, underrettes ikke; men Overhalingsstationen foranlediger, at der i Mørke og usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra bageste Vogn i det Tog, der skal overhales.

Underretningen til et Plantog, Særtog eller Arbejdstog om, at det skal krydse, overhales eller passerer af Særtoget, gives paa Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationens Foranledning gennem en foranliggende Togfølgestation — saavidt muligt en By- eller Knudestation —, hvor det paagældende Tog skal holde, evt. Togets Udgangsstation. Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) sender i den Anledning den Togfølgestation, der udses til at skulle afgive Underretningen, følgende Telegram:

Krydsning

»Underret Tog om

at det skal

med

_____ Særtog her

overhales af (passeres af)

.....«.

4. Anmeldelsen skal indeholde Togets Køreplan og Oplysning om Formaalet.

Anmeldelsens Indhold.

5. De ved Anmeldelsen fastsatte Krydsninger og Overhalinger skal paa Formular Nr. S 2 meddeles saavel Tog- som Lokomotivføreren for de Plantog eller tidligere tillyste Særtog, der skal krydse Særtoget eller overhales af Særtoget. Tilsvarende Underretning gives til Tog- og Lokomotivføreren for tidligere tillyste Arbejdstog, der passerer af Særtoget. Underretningen til Togføreren for Plan- og Særtog bortfalder dog i de Tilfælde, i hvilket Underretningen overrækkes Lokomotivføreren under Togets Forbikørsel. Tog, der skal overhale det paagældende Særtog, underrettes ikke; men Overhalingsstationen foranlediger, at der i Mørke og usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra bageste Vogn i det Tog, der skal overhales.

Underretning af andre Tog.

Underretningen til et Plantog, Særtog eller Arbejdstog om, at det skal krydse, overhales eller passerer af Særtoget, gives paa Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationens Foranledning gennem en foranliggende Togfølgestation — saavidt muligt en By- eller Knudestation —, hvor det paagældende Tog skal holde, evt. Togets Udgangsstation. Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) sender i den Anledning den Togfølgestation, der udses til at skulle afgive Underretningen, følgende Telegram:

Krydsning

»Underret Tog om

at det skal

med

_____ Særtog her

overhales af (passeres af)

.....«.

Umiddelbart efter, at denne Meddelelse er afgivet til Toget, giver Underretningsstationen følgende Te-

telegram til Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen):

»Tog underrettet om Krydsning
at det skal

med

_____ Særtog.....i.....«.
overhales af (passeres af)

Modtager Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) ikke rettidigt dette Telegram, forholdes paa følgende Maade:

Krydsende Tog: Toget søges underrettet paa en anden Station, saavidt muligt en Holdestation. Kan dette ikke ske, underrettes Toget paa selve Krydsningsstationen, hvor det tages ind paa den i Signalreglementet angivne Maade.

Tog, der skal overhales: Toget underrettes paa selve Overhalingsstationen.

Kræver Anordning af et Særtog Ændring af et forud tillyst Arbejdstogs Plan, foranlediger den, der anordner Særtog, alle vedkommende underrettet.

6. Personalet ved Banetjenesten, der giver Møde paa Stationerne for at indhente Underretning om eventuelle Særtogs Løb, underrettes om anmeldte Særtog ved Meldesedler (Form. S 5), der udfyldes ved Stationsbestyrerens Foranstaltning og mod Kvittering udleveres til nævnte Personale. Denne Underretning bortfalder dog, naar det af Anmeldelsen fremgaar, at den er uddelt til nævnte Personale.

Personale fra Banetjenesten, der skal paabegynde Arbejde paa fri Bane, forinden saadan Underretning er indhentet, skal saa vidt gørligt telefonisk indhente Oplysning fra nærmeste Togfølgestation.

7. Paa Stationerne skal der findes et Skab med en Tavle, paa hvis ene Side er malet: »Særtog«. I Ska-

Umiddelbart efter, at denne Meddelelse er afgivet til Toget, giver Underretningsstationen følgende Telegram til Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen):

»Tog underrettet om Krydsning
at det skal

med

_____ Særtog.....i.....«.
overhales af (passeres af)

Modtager Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) ikke rettidigt dette Telegram, forholdes paa følgende Maade:

Krydsende Tog: Toget søges underrettet paa en anden Station, saavidt muligt en Holdestation. Kan dette ikke ske, underrettes Toget paa selve Krydsningsstationen. Er Toget planmæssigt gennemkørende, tages det ind paa den i Signalreglementet angivne Maade og underrettes.

Tog, der skal overhales: Toget underrettes paa selve Overhalingsstationen.

Kræver Anordning af et Særtog Ændring af et forud tillyst Arbejdstogs Plan, foranlediger den, der anordner Særtog, alle vedkommende underrettet.

6. Personalet ved Banetjenesten, der giver Møde paa Stationerne for at indhente Underretning om eventuelle Særtogs Løb, underrettes om anmeldte Særtog ved Meldesedler (Form. S 5), der udfyldes ved Stationsbestyrerens Foranstaltning og mod Kvittering udleveres til nævnte Personale. Denne Underretning bortfalder dog, naar det af Anmeldelsen fremgaar, at den er uddelt til nævnte Personale.

Underretning
af Banetjenes-
stens Perso-
nale.

Underretning
af Banetjenes-
stens Perso-
nale.

Særtogsskab.

Personale fra Banetjenesten, der skal paabegynde Arbejde paa fri Bane, forinden saadan Underretning er indhentet, skal saa vidt gørligt telefonisk indhente Oplysning fra nærmeste Togfølgestation.

Særtogsskab.

7. Paa Stationerne skal der findes et Skab med en Tavle, paa 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. Naar Uddrag er anbragt i Skabet, skal Paaskriften »Særtog« være synlig. Naar Særtogene har passeret Stationen, fjernes Uddraget, og Tavlen vendes.

Togpersonalet og Personalet under Bane- og Signal-tjenesten skal, naar det kommer paa Stationerne, gøre sig bekendt med de i Skabet opslaaede Uddrag. Lokomotivførerne underrettes af vedkommende Togførere.

Underretning
af Distrikts-
chefen m. v.

8. Distriktschefen, vedkommende Trafikinspektører, Bane- og Maskiningeniører og Maskindepoter underrettes om Særtogs Anmeldelse af den, der anordner det.

Underretning
af Tog- og
Lokomotiv-
fører.

9. Den Togfølgestation, hvorfra et Særtog udgaar, eller hvor dets Personale skifter, skal sørge for, at dets Togfører og Lokomotivfører hver forsynes med et Eksemplar af Anmeldelsen eller med en paa Form. Nr. S 7 udfærdiget Afskrift af Særtogets Plan. Før dette er sket, maa Toget ikke afgaa.

Fræmføres Toget af 2 Lokomotiver, skal hver Lokomotivfører have et Eksemplar af Anmeldelsen eller en Afskrift af Planen.

Udlevering fra Station til Togfører og Lokomotivfører af Eksemplarer af Anmeldelsen eller Afskrifter af Planen bortfalder dog, naar Særtoget er tillyst ved en

Umiddelbart efter at denne Meddelelse er afgivet til Toget, giver Underretningsstationen følgende Telegram til Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen):

»Tog underrettet om $\frac{\text{Krydsning}}{\text{at det skal}}$

med

_____ Særtogi.....«.
overhales af (passeres af)

Modtager Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) ikke rettidigt dette Telegram, forholdes paa følgende Maade:

Krydsende Tog: Toget søges underrettet paa en anden Station, saavidt muligt en Holdestation. Kan dette ikke ske, underrettes Toget paa selve Krydsningsstationen. Er Toget planmæssigt gennemkørende, tages det ind paa den i Signalreglementet angivne Maade og underrettes. (For standsende Tog se ogsaa § 13, II, A, 5 og § 58, I, 9).

Tog, der skal overhales: Toget underrettes paa selve Overhalingsstationen.

Kræver Anordning af et Særtog Ændring af et forud tillyst Arbejdstogs Plan, foranlediger den, der anordner Særtoget, alle vedkommende underrettet.

6. Personalet ved Banetjenesten, der giver Møde paa Stationerne for at indhente Underretning om eventuelle Særtogs Løb, underrettes om anmeldte Særtog ved Meldesedler (Form. S 5), der udfyldes ved Stationsbestyrelsens Foranstaltning og mod Kvittering udleveres til nævnte Personale. Denne Underretning bortfalder dog, naar det af Anmeldelsen fremgaar, at den er uddelt til nævnte Personale.

Underretning
af Banetjenes-
stens Perso-
nale.

Personale fra Banetjenesten, der skal paabegynde Arbejde paa fri Bane, forinden saadan Underretning er indhentet, skal saa vidt gørligt telefonisk indhente Oplysning fra nærmeste Togfølgestation.

Særtogsskab.

7. Paa Stationerne skal der findes et Skab med en Tavle, paa 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. Naar Uddrag er anbragt i Skabet, skal Paaskriften »Særtog« være synlig. Naar Særtogene har passeret Stationen, fjernes Uddraget, og Tavlen vendes.

Togpersonalet og Personalet under Bane- og Signaltjenesten skal, naar det kommer paa Stationerne, gøre sig bekendt med de i Skabet opslaaede Uddrag. Lokomotivførerne underrettes af vedkommende Togfører.

Underretning af Distriktschefen m. v.

8. Distriktschefen, vedkommende Trafikinspektører, Bane- og Maskiningeniører og Maskindepoter underrettes om Særtogs Anmeldelse af den, der anordner det.

Underretning af Tog- og Lokomotivfører.

9. Den Togfølgestation, hvorfra et Særtog udgaar, eller hvor dets Personale skifter, skal sørge for, at dets Togfører og Lokomotivfører hver forsynes med et Eksemplar af Anmeldelsen eller med en paa Form. Nr. S 7 udfærdiget Afskrift af Særtogets Plan. Før dette er sket, maa Toget ikke afgaa.

Fremføres Toget af 2 Lokomotiver, skal hver Lokomotivfører have et Eksemplar af Anmeldelsen eller en Afskrift af Planen.

Udlevering fra Station til Togfører og Lokomotivfører af Eksemplarer af Anmeldelsen eller Afskrifter af Planen bortfalder dog, naar Særtoget er tillyst ved en

bet anbringes et tydeligt udfærdiget Uddrag af modtagne Anmeldelser af Særtog, der i de nærmeste 24 Timer skal passere Stationen. Naar Uddrag er anbragt i Skabet, skal Paaskriften »Særtog« være synlig. Naar Særtogene har passeret Stationen, fjernes Uddraget, og Tavlen vendes.

Togpersonalet og Personalet under Bane- og Signaltjenesten skal, naar det kommer paa Stationerne, gøre sig bekendt med de i Skabet opslaaede Uddrag. Lokomotivførerne underrettes af vedkommende Togfører.

8. Distriktschefen, vedkommende Trafikinspektører, Bane- og Maskiningeniører og Maskindepoter underrettes om Særtogs Anmeldelse af den, der anordner det.

Underretning af Distriktschefen m. v.

9. Den Togfølgestation, hvorfra et Særtog udgaar, eller hvor dets Personale skifter, skal sørge for, at dets Togfører og Lokomotivfører hver forsynes med en Genpart af Anmeldelsen, og før dette er sket, maa Toget ikke afgaa.

Underretning af Tog- og Lokomotivfører.

Fremføres Toget af 2 Lokomotiver, skal hver Lokomotivfører have en Genpart af Anmeldelsen.

10. a. Særtog skal — bortset fra de i Signalreglementet nævnte Strækninger, paa hvilke Signalisering ikke finder Sted — anmeldes for Personalet paa Lini- nien ved Underretningssignaler paa andre Tog. De nærmere Forskrifter for Signalisering indeholdes i Signalreglementet. Signalisering bortfalder dog i alle Tilfælde for Særtog, der er tillyst ved skriftlige eller trykte Særtogsanmeldelser, der mod Kvittering er ud- delt til Banetjenestens Personale.

Signalisering.

Stationsbestyreren er ansvarlig for, at Togførerne faar Ordre til at anbringe Signaler paa Togene, og skal i den Anledning standse ellers gennemkørende Tog, saafremt Ordren ikke efter telegrafisk Anmodning af Stationsbestyreren har kunnet gives Toget

paa en foranliggende Togfølgestation, hvor det efter sin Køreplan skal holde.

Togførerne er ansvarlige for Signalernes rette Anbringelse samt for deres Nedtagelse og kan om fornødent i den Anledning lade Togene standse.

Stationsbestyrere og Togførere bør bistaa hinanden ved Gennemførelsen af Signaliseringen, selv om de efter det foregaaende ikke har noget direkte Ansvar for dens rette Udførelse.

b. Togfølgestationer og Holdsteder, der passeres af Tog, som skal føre Signal for Særtog, skal overbevise sig om, hvorvidt Toget fører eller har ført det paagældende Signal.

Mangler Signalet, skal det for standsende Togs Vedkommende eventuelt foranlediges anbragt, inden Toget fortsætter; for gennemkørende Togs Vedkommende foranlediges det paasat paa en følgende Station ved telegrafisk eller telefonisk Henvendelse til denne.

Uregelmæssigheder ved Signaliseringen meldes af den Station, der bemærker dem, til den Togfølgestation, hvorfra Særtog skal gaa ind paa den paagældende Strækning.

c. Er et Særtog ikke blevet signaliseret paa den foreskrevne Maade, underretter vedkommende Stationsbestyrer Togføreren skriftligt derom. Denne giver den modtagne Meddelelse til Lokomotivføreren. Toget fremføres med Forsigtighed, med højst 25 km/T Hastighed, og under hyppig Brug af Fløjten.

d. Et Særtog maa ikke anmeldes over Strækninger, hvor det ikke vil være muligt at faa det signaliseret, for saa vidt Signalisering er foreskrevet.

Hvis Reglerne for Hjælpetog ikke kan bringes til Anvendelse, skal Toget over den Strækning, hvor det ikke har kunnet signaliseres, anordnes som Arbejdstog og fremføres efter de for denne Togart gældende Regler.

skriftlig eller trykt Anmeldelse, der indeholder Oplysning om at være uddelt med personligt Eksemplar til paagældende Tog- og Lokomotivførere.

10. a. Særtog skal — bortset fra de i Signalreglementet nævnte Strækninger og særlige Tilfælde, hvor Signalisering ikke finder Sted — anmeldes for Personalet paa Linien ved Underretningssignaler paa Plan- og Særtog (dog ikke paa Lyntog). De nærmere Forskrifter for Signalisering indeholdes i Signalreglementet. Distriktschefen fastsætter Bestemmelser for, hvorledes Bevogtningspersonalet paa de i Signalreglementet nævnte Strækninger, paa hvilke Særtog ikke signaliseres, skal underrettes om Særtogs Løb. Signalisering, henh. Underretning til Bevogtningspersonalet, bortfalder dog i alle Tilfælde for Særtog, der er tillyst ved skriftlige eller trykte Særtogsanmeldelser, der mod Kvittering er uddelt til Banetjenestens Personale, og som indeholder Oplysning om, at Signalisering bortfalder.

Signalisering.

Stationsbestyreren er ansvarlig for, at Togførerne faar Ordre til at anbringe Signaler paa Togene, og skal i den Anledning standse ellers gennemkørende Tog, saafremt Ordren ikke efter telegrafisk Anmodning af Stationsbestyreren har kunnet gives Toget paa en foranliggende Togfølgestation, hvor det efter sin Køreplan skal holde.

Togførerne er ansvarlige for Signalernes rette Anbringelse samt for deres Nedtagelse og kan om fornødent i den Anledning lade Togene standse.

Stationsbestyrere og Togførere bør bistaa hinanden ved Gennemførelsen af Signaliseringen, selv om de efter det foregaaende ikke har noget direkte Ansvar for dens rette Udførelse.

b. Togfølgestationer og Holdsteder, der passerer af Tog, som skal føre Signal for Særtog, skal overbevise sig om, hvorvidt Toget fører eller har ført det paagældende Signal.

Mangler Signalet, skal det for standsende Togs Vedkommende eventuelt foranlediges anbragt, inden Toget fortsætter; for gennemkørende Togs Vedkommende foranlediges det paasat paa en følgende Station ved telegrafisk eller telefonisk Henvendelse til denne.

Uregelmæssigheder ved Signaliseringen meldes af den Station, der bemærker dem, til den Togfølgestation, hvorfra Særtog skal gaa ind paa den paagældende Strækning.

c. Er et Særtog ikke blevet signaliseret, henholdsvis anmeldt for Bevogtningspersonalet, paa den foreskrevne Maade, underretter vedkommende Stationsbestyrer Togføreren skriftligt derom. Denne giver den modtagne Meddelelse til Lokomotivføreren. Meddelelsen skal indeholde Oplysning om, hvorvidt der paa paagældende Strækning findes bevogtede Overkørsler, hvis Bevogtningspersonale ikke er underrettet om Særtogets Løb.

Toget fremføres med Forsigtighed, med højst 25 km/T Hastighed, og under hyppig Brug af Fløjten. Toget skal bringes til Standsning foran de bevogtede Overkørsler, hvis Bevogtningspersonale ikke er underrettet om Togets Løb, og derefter føres forsigtigt over Overkørslen under Afgivelse af Lydsignal. Standsningen kan dog bortfalde, naar det ved Haandsignal fra Bevogtningspersonalet tilkendegives, at Banen er fri.

d. Et Særtog maa ikke anmeldes over Strækninger, hvor det ikke vil være muligt at faa det signaliseret, for saa vidt Signalisering er foreskrevet.

Hvis Reglerne for Hjelpetog ikke kan bringes til Anvendelse, skal Toget over den Strækning, hvor det ikke har kunnet signaliseres, anordnes som Arbejdstog og fremføres efter de for denne Togart gældende Regler.

Er der paa det Tidspunkt, da Anordningen af et Særtog foretages, ingen Hindring at forudse med Hensyn til Foretagelse af rigtig Signalisering, har den Omstændighed, at Toget paa Grund af Forglemmelse fra Personalets Side, Krydsningsforlægning o. l. ikke bliver signaliseret paa en kortere eller længere Strækning, kun til Følge, at Reglerne i Punkt c. kommer til Anvendelse.

§ 35.

Arbejdstog.

1. Arbejdstog kan anordnes af Distriktschefen, Trafikinspektøren eller andre, som er særlig bemyndiget dertil. Anordning af Arbejdstog.

2. Det paahviler den, der anordner et Arbejdstog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Togfølgestationer og betjente Holdsteder og — saa vidt muligt — for Banebevogtningen paa den Strækning, over hvilken det skal løbe, samt endvidere for andre Togfølgestationer og Holdsteder, som Anmeldelsen har Betydning for. Anmeldelsen sker skriftlig eller telegrafisk. Anmeldelse.

3. For Anmeldelsen gives skriftlig eller telegrafisk Kvittering. Den, der anordner et Arbejdstog, skal sikre sig, at saadan Kvittering foreligger, forinden Arbejdstoget afsendes, og underrette Udgangsstationen herom. Kvittering for Anmeldelsen.

Naar Anmeldelsen gives telegrafisk, paahviler det Stationsbestyreren paa den Station, hvorfra den paagældende Liniedepeche afgives, at underrette den, der har anordnet Arbejdstoget, samt den Station, hvorfra Arbejdstoget skal udgaa, om, at Kvitteringerne foreligger. Forinden Togudgangsstationen modtager denne Melding, maa Toget ikke afsendes.

Anmeldelsens
Indhold.

4. Anmeldelsen skal indeholde Oplysning om Togs Formaal, om hvilken Strækning det skal befære, om Arbejdstiden, paa hvilke Stationer Passering med andre Tog eventuelt skal finde Sted — se Punkt 12 — samt, for særlige Arbejdstog, paa hvilket Spor det skal køre.

Særtogsskab.

5. Anmeldelsen om Arbejdstog skal opslaaes i Særtogsskabel, og Tavlen vendes efter samme Regler som angivet for Særtog.

Arbejdstog
paa samme
Banestræk-
ning.

6. Paa et Banestykke — enkeltsporet eller dobbeltsporet — maa der kun være eet Arbejdstog ad Gangen. Hvis der er tillyst flere Arbejdstog til samtidigt Løb paa en Banestrækning mellem to Nabo-By- eller Knudestationer, skal Arbejdstogene i Anmeldelsen og i samtlige Meldinger betegnes hver med sit Bogstav. Der maa ikke anordnes Passering mellem 2 Arbejdstog.

Underretning
af andre Tog.

7. Skal Arbejdstoget passeres af andre Tog, skal Passeringerne være fastsat i Anmeldelsen, og det paa hviler Passeringsstationen at foranledige disse Tog underrettet ved Formular Nr. S 2 i Overensstemmelse med de for Underretning om tillyste Særtog (§ 34) gældende Regler.

Underretning
af Banetjenes-
stens Perso-
nale.

8. Personalet ved Banetjenesten underrettes om tillyste Arbejdstog paa samme Maade som angivet i § 34 for Særtog, medmindre det af Anmeldelsen fremgaar, at denne er uddelt til nævnte Personale.

Saafrømt Arbejdstoget ikke skal køre til næste Togfølgestation, underrettes Banetjenestens Personale endvidere ved, at der fra Toget vises Underretningssignal i Overensstemmelse med Signalreglementets Bestemmelser.

Underretning
af Tog og
Lokomotiv-
førere.

9. Den Station, hvorfra et Arbejdstog udgaar, skal sørge for, at dets Togfører og Lokomotivfører hver forsynes med en Genpart af Anmeldelsen, og for dette er sket, maa Toget ikke afgaa.

10. Distriktschefen, vedkommende Trafikinspektører, Bane- og Maskiningeniører samt Maskindepoter underrettes om Arbejdstogets Anmeldelse af den, der anordner det.

Underretning
af Distrikts-
chefen m. v.

11. a. Arbejdstog skal fremføres med Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

Førelse.

Skydes Arbejdstoget frem af Lokomotivet, skal der paa forreste Vogn eller i dennes Nærhed være anbragt en Udkigsmænd, der kan give Signaler til Lokomotivføreren.

b. Medens Arbejdstoget befinder sig paa et enkeltsporet Banestykke, skal dette holdes spærret for al anden Toggang, for saa vidt Reglerne for Hjælpetog ikke kommer til Anvendelse. Tilsvarende Regel gælder paa dobbeltsporet Bane dog kun for det Spor, hvorpaa Arbejdstoget befinder sig, men for øvrigt uden Hensyn til, om Banen har Linieblok eller ej.

c. Naar Arbejdstoget er kommet til en af de 2 Togfølgestationer, som begrænser Banestykket, skal Togføreren melde til Stationsbestyreren, om Banestykket er frit. Er dette Tilfældet, tilbagemeldes Arbejdstoget efter Reglerne i § 26.

d. Paa dobbeltsporede Baner — med eller uden Linieblok — maa Arbejdstog ikke bevæge sig i anden Retning end den for det paagældende Spor normale Køretning. Om særlige Arbejdstog se § 36, og om Forhold til Liniebloksignalerne se § 39.

12. I Anmeldelsen er fastsat, paa hvilke Togfølgestationer Arbejdstoget skal passeres af andre Tog. Togføreren for Arbejdstog skal drage Omsorg for, at Arbejdstiden ikke overskrides. Hvis Passering med andre Tog skal finde Sted, skal han sørge for, at Arbejdstoget er anbragt paa Passeringsstationen mindst 5 Minutter før det passerende Tog skal ind paa det paagældende Spor, for saa vidt andet ikke er foreskrevet i Anmeldelsen.

Forhold til
andre Tog.

§ 36.

Særlige Arbejdstog.

Særlige Arbejdstog.

Under særlige Forhold, der ikke tilsteder, at den almindelige Regel for Arbejdstogs Køreretning paa *dobbeltsporet* Bane kan følges (jfr. § 35, 11 d), kan Distriktschefen eller Trafikinspektøren tillyse Arbejdstoget som *særligt Arbejdstog* under Fastsættelse af nærmere Forskrifter for Togets Køreretning og de særlige Foranstaltninger, der eventuelt skal træffes. Om Forhold til Liniebloksignalerne se § 39.

§ 37.

Sneplovtog.

Anmeldelse og Fremførelse.

1. Ved *Sneplovtog* forstås *Tog med Sneplou* forrest.

Sneplovtog anmeldes og fremføres efter særlige af Distriktschefen, Trafikinspektøren eller den under saadanne Forhold fungerende Togleder (Sneleder) givne Regler.

De for Anmeldelse og Fremførelse af Arbejdstog gældende Regler skal følges i den Udstrækning, i hvilke de kan bringes til Anvendelse.

Sneplovtog paa *dobbeltsporet* Bane har altid Adgang til at gaa tilbage paa fri Bane.

Den ved § 5, Punkt 3 givne Tilladelse for Arbejdstog til paa samme Banestykke at følge efter Plan og Særtog maa ikke bringes til Anvendelse for Sneplovtog.

Med Sneplovtog maa ikke befordres rejsende.

Liniebloksignaler paa fri Bane har ikke Gyldighed for Sneplovtog, se § 39.

Stationerne skal holde en Togvej fri for et ventet Sneplovtog og skal i Tilfælde, hvor Indkørselssignal kan gives, i god Tid sørge for Signalgivning.

2. Sneplovtog, der bestaar af mere end Sneploven og et enkelt Lokomotiv med Tender, skal være luftbremset. Er der 2 Lokomotiver, skal deres Luftbremseledning være sammenkoblet. Medføres der Vogne, skal disse alle være forsynet med Luftbremseledning, og mindst hveranden skal have Luftbremse og be-tjent Skruebremse.

Bremsning af Sneplovtog.

§ 38.

Hjælpetog.

1. Et *Hjælpetog* kan efter Omstændighederne være en Hjælpemaskine eller et Tog, der medfører Hjælpevogn, eventuelt tillige Ambulancevogn m. v.

Hjælpetog.

Af Togplanerne fremgaar, hvor Stationerne skal henvende sig med Forlangende om Hjælpemaskine, Hjælpevogn og Ambulancevogn.

2. Naar en Reservelokomotivstation modtager Forlangende om Hjælpetog, giver den straks Reservelokomotivet Ordre til Udrykning, samt anmelder Hjælpetogets Løb ved Liniedepeche, f. Eks. saaledes:

Anmeldelse.

»Til Hjælp for Tog, der er standset mellem og, afgaar Hjælpetog (Hjælpemaskine) fra Kl. til, krydsende Tog
1«

Det anføres i Anmeldelsen, saafremt Hjælpemaskinen kører med Tenderen forrest.

Anmeldelsen gives til Distriktschefen samt vedkommende Trafikinspektører, Bane- og Maskiningeniører samt andre Stationer, som Anmeldelsen kan have Betydning for.

Paa tilsvarende Maade forholdes ved Udsendelsen af en Hjælpemaskine fra en Station, der ikke er Reservelokomotivstation.

3. Naar Hjælpetoget er anmeldt, finder Fremførelsen over den paagældende Strækning Sted efter Reg-

Førelse.

lerne for Særtog, selv om Signalisering ved forudgaaende Tog ikke har fundet Sted. Paa Baner, hvor Signalisering finder Sted, skal Lokomotivføreren underrettes om manglende Signalisering. Om Hastigheden se § 24, og om Førelse paa Fribaneordre se § 27.

Paa det Banestykke, hvor Hjælpen eventuelt skal ydes, sker Fremførelsen efter de i § 52, 5 givne Regler.

Forholdsregler, naar telegrafisk Anmeldelse ikke kan finde Sted.

4. Kan den i Punkt 2 nævnte telegrafiske Anmeldelse ikke finde Sted, kan Hjælpetog under paatrængende Forhold afsendes uden saadan Anmeldelse, og uden at der er erhvervet fri Bane for det.

Lokomotivføreren skal i saa Fald skriftlig underrettes om Forholdet og skal fremføre Toget under Iagttagelse af særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

§ 39.

Liniebloksignalers Betydning for visse Togarter.

Liniebloksignalers Betydning for visse Togarter.

Linieblokken' med tilhørende Bloksignaler (Udkørselssignaler, Mellembloksignaler og Indkørselssignaler) maa ikke benyttes for nedennævnte Arter Tog:

Paa *enkeltsporede* Baner:

Arbejdstog,

Sneplovtog,

Hjælpetog paa det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes, og

Plan- og Særtog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige Køreretning, og som derfor føres tilbage.

Paa *dobbeltsporede* Baner:

Særlige Arbejdstog,

Sneplovtog,

Bremning af Sneplovtog.

2. Sneplovtog, der bestaar af mere end Sneploven og et enkelt Lokomotiv med Tender, skal være luftbremset. Er der 2 Lokomotiver, skal deres Luftbremseledning være sammenkoblet. Medføres der Vogne, skal disse alle være forsynet med Luftbremseledning, og mindst hveranden skal have Luftbremse og betjent Skruebremse.

3. Naar der til Forcering af Snedriver anvendes 2 Lokomotiver, skal det Lokomotiv, der har det største Antal koblede Aksler, være forrest, og Lokomotiverne skal være fast sammenkoblet.

Forspand.

§ 38.

Hjælpetog.

1. Et *Hjælpetog* kan efter Omstændighederne være en Hjælpemaskine eller et Tog, der medfører Hjælpevogn, eventuelt tillige Ambulancevogn m. v.

Hjælpetog.

Af Togplanerne fremgaar, hvor Stationerne skal henvende sig med Forlangende om Hjælpemaskine, Hjælpevogn og Ambulancevogn.

2. Naar en Reserverlokomotivstation modtager Forlangende om Hjælpetog, giver den straks Reserverlokomotivet Ordre til Udrykning, samt anmelder Hjælpetogets Løb ved Liniedepeche, f. Eks. saaledes:

Anmeldelse.

»Til Hjælp for Tog, der er standset mellem og, afgaar Hjælpetog (Hjælpemaskine) fra Kl. til, krydsende Tog i«.

Det anføres i Anmeldelsen, saafremt Hjælpemaskinen kører med Tenderen forrest.

Anmeldelsen gives til Distriktschefen samt vedkommende Trafikinspektører, Bane- og Maskiningeniører samt andre Stationer, som Anmeldelsen kan have Betydning for.

Paa tilsvarende Maade forholdes ved Udsendelsen af en Hjælpemaskine fra en Station, der ikke er Reserverlokomotivstation.

3. Naar Hjælpetoget er anmeldt, finder Fremførel-

Førelse.

sen over den paagældende Strækning Sted efter Reglerne for Særtog, selv om Signalisering ved forudgaaende Tog ikke har fundet Sted. For Underretning af Lokomotivføreren om manglende Signalisering, henh. manglende Underretning for Bevogtningspersonalet og for Kørsel over Overkørsler, hvis Bevogtningspersonale ikke er underrettet om Togets Løb, gælder samme Regler som for Særtog, jfr. § 34, Punkt 10. Om Hastigheden se § 24, og om Førelse paa Fribaneordre se § 27.

Paa det Banestykke, hvor Hjælpen eventuelt skal ydes, sker Fremførelsen efter de i § 52, 5 givne Regler.

4. Kan den i Punkt 2 nævnte telegrafiske Anmeldelse ikke finde Sted, kan Hjælpetog under paatrængende Forhold afsendes uden saadan Anmeldelse, og uden at der er erhvervet fri Bane for det.

Lokomotivføreren skal i saa Fald skriftlig underrettes om Forholdet og skal fremføre Toget under Tagttagelse af særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

§ 39.

Liniebloksignalers Betydning for visse Togarter.

Linieblokken med tilhørende Bloksignaler (Udkørselssignaler, Mellembloksignaler og Indkørselssignaler) maa ikke benyttes for nedennævnte Arter Tog:

Paa *enkeltsporede* Baner:

Arbejdstog,

Sneplovtog,

Hjælpetog paa det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes, og

Plan- og Særtog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige Køreretning, og som derfor føres tilbage.

Paa *dobbeltsporede* Baner:

Særlige Arbejdstog,

Sneplovtog,

Hjælpetog paa det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes,

Tog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige Køreretning, og som derfor føres tilbage og Tog, der kører paa venstre Spor.

Mellembloksignalerne har ingen Betydning for disse Tog og kan derfor passeres i Stopstilling. Paa Stationer med Hovedsignaler, som indgaar i Linieblokken, skal Togene rangeres ind og ud.

Forholdsregler, naar telegrafisk Anmeldelse ikke kan finde Sted.

Liniebloksignalers Betydning for visse Togarter.

VI. DRIFTSUREGELMÆSSIGHEDER.

§ 40.

Meldinger om Forsinkelser.

Meldinger om Forsinkelser.

Afgaar et personførende Plan- eller Særtog mindst 15 Minutter, et Plan- eller Særgødstog mindst 30 Min. for sent fra en Togfølgestation, skal denne telegrafisk underrette Stationerne paa den foranliggende Liniedepechestrækning samt Distriktschefen, henholdsvis vedkommende Trafikinspektør, om Forsinkelsens Størrelse.

Forøges eller formindskes Forsinkelsen med mindst 10 Minutter for førstnævnte Togarter og med mindst 15 Minutter for sidstnævnte, giver de følgende By- og Knudestationer ny Melding.

Liniedepechestrækningens Endestation giver eventuelt Melding til næste Strækning samt til Distriktschefen, henholdsvis vedkommende Trafikinspektør, om Forsinkelsens Størrelse ved Togets Afgang derfra.

Distriktschefen kan for Strækninger med særlige Trafikforhold eller for visse Tog fastsætte afvigende Regler med Hensyn til de ovenfor nævnte Meldinger.

§ 41.

Forlægning af Krydsning.

1. Det paahviler de Togfølgestationer, hvor der skal finde Togkrydsning Sted, at holde sig bekendt med de krydsende Togs Løb for i Forsinkelsestilfælde om fornødent at gribe ind og foranledige Forlægning af Krydsninger.

Krydsningsstationernes Pligt til at holde sig underrettet om krydsende Tog.

2. Saa snart et Tog bliver mindst 10 Minutter forsinket, skal Togføreren melde til nærmeste Krydsningsstation Forsinkelsens Størrelse, hvor mange Aksler Toget medfører, samt om det har mere end eet Lokomotiv. Bibeholdes Forsinkelsen, skal ogsaa de følgende Krydsningsstationer have Melding. Et gennemkørende Tog maa dog ikke standse for at afgive en saadan Melding.

Melding fra forsinket Tog.

3. Naar et Tog forsinkes saaledes, at den fastsatte Krydsning med et andet Tog ikke kan finde Sted, uden at dette Tog ogsaa forsinkes, skal Krydsningsstationen overveje, om Krydsningen bør forlægges. Ved Overvejslen maa der tages Hensyn til de to Togs Betydning og til, hvilke Tilslutninger de har.

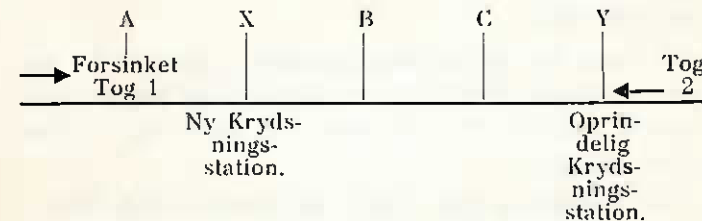
Krydsningsstationernes Overvejsler om Forlægning af Krydsning.

4. *Det paahviler den Station, hvor Krydsningen ifølge Køreplanen skulde finde Sted — den oprindelige Krydsningsstation — at tage Bestemmelse om Krydsningens Forlægning og at fastslaa denne.*

Krydsningsstationens Pligt til at tage Bestemmelse om Krydsningens Forlægning.

5. Fremgangsmaaden ved Krydsningsforlægning er følgende:

Fremgangsmaaden ved Krydsningsforlægning.



Den oprindelige Krydsningsstation (Station Y) sender følgende Telegram til den valgte nye Krydsningsstation (Station X):

»Kan Tog 2 krydse Tog 1 i X?« (Telegram Nr. 1).

Har Station X intet at indvende mod Krydsningen, svares der:

»Ja, Tog 2 kan krydse Tog 1 i X« (Telegram Nr. 2).

Derefter giver Station Y Liniedepeche til Stationerne Y—X:

»Tog 2 krydser Tog 1 i X« (Telegram Nr. 3).

Dette Telegram gentages af Station X til Station Y, og Krydsningen er da forlagt til Station X.

Opgiver Station Y Krydsningsforlægningen efter at have modtaget Telegram Nr. 2 fra Station X, altsaa inden Telegram Nr. 3 er afgivet, giver den følgende Telegram til Station X:

»Ingen Krydsningsforlægning mellem Togene 2 og 1 til Station X« (Telegram Nr. 4).

Kan Station X ikke tage imod Krydsningen, svarer den:-

»Her kan ikke krydses« (Telegram Nr. 5).

Station Y maa da efter Omstændighederne enten vælge en anden Station til Krydsning eller opgive Forlægningen.

Skal Krydsningsforlægning finde Sted under saadanne Forhold, at Forlægningen er afhængig af Foretagelse af anden Krydsningsforlægning, f. Eks. naar flere Tog følger hurtigt efter hinanden, skal der først finde Forhandling Sted mellem Krydsningsstationerne indbyrdes.

6. Naar den ny Krydsningsstation (Station X) har givet Telegram Nr. 2 til den oprindelige Krydsningsstation (Station Y), maa den ikke lade Tog 1 afgaa eller passere,

for Krydsning med Tog 2 har fundet Sted, eller Telegram Nr. 4 er modtaget fra Station Y, eller Krydsningen af Station X er forlagt til en anden Station i Retning mod Y, eller Tog 2 er indstillet.

7. Det rettidige Tog (Tog 2) foranlediges underrettet om den fastslaaede Krydsningsforlægning af den oprindelige Krydsningsstation (Station Y); det forsinkede Tog (Tog 1) af den nye Krydsningsstation (Station X).

Den ny Krydsningsstations Pligt til at tilbageholde det forsinkede Tog

Underretning af Togene.

Saafrømt det rettidige Tog (Tog 2) er planmæssigt gennemkørende paa den oprindelige Krydsningsstation (Station Y), skal Toget saa vidt muligt underrettes paa en tidligere Holdestation, der da telegrafisk meddeler den oprindelige Krydsningsstation, at Toget er underrettet om Krydsningsforlægningen. Er et saadant planmæssigt gennemkørende Tog ikke underrettet paa en tidligere Station, tages det ind paa den oprindelige Krydsningsstation paa den i Signalreglementet angivne Maade og underrettes.

Det forsinkede Tog (Tog 1) skal saa vidt muligt underrettes paa en Holdestation foran den nye Krydsningsstation (Station X); for Tog, der skal standse paa Station X, dog kun, saafremt Underretningen kan finde Sted uden Forsinkelse af Toget. Den Station, der underretter Toget, skal telegrafisk meddele den nye Krydsningsstation, at Underretningen har fundet Sted. Er Toget ikke underrettet paa en tidligere Holdestation, skal det underrettes paa den nye Krydsningsstation. Er et saadant Tog planmæssigt gennemkørende, tages det ind paa den i Signalreglementet angivne Maade og underrettes.

Underretningen til Togene skal ske skriftligt paa Form. Nr. S 3 og gives saavel til Lokomotivføreren som til Togføreren. Underretningen til Togføreren bortfalder dog i de Tilfælde, i hvilke Underretningen overrækkes under Togets Forbikørsel.

8. Naar en enkeltsporet Strækning gaar over i en dobbeltsporet, betragtes Overgangsstationen mellem de to Strækninger

som oprindelig Krydsningsstation

for de Tog, der planmæssigt skal mødes paa Dobbeltsporet, men for hvilke der fastsættes Krydsning paa Enkeltsporet, og

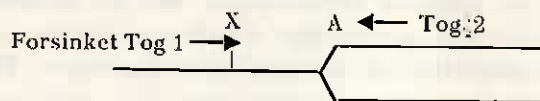
som ny Krydsningsstation

for de Tog, der planmæssigt skal krydse paa En-

Krydsningsforlægning paa Baner, der baade har enkelt- og dobbeltsporede Banestykker.

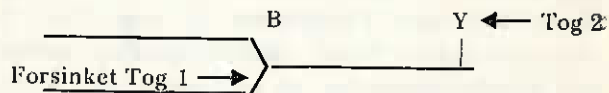
keltsporet, men for hvilke Krydsningen henlægges til Dobbeltsporet.

Eksempel A:



Tog 1 og 2 mødes planmæssigt paa Dobbeltsporet. Tog 1 forsinkes saaledes, at Krydsning maa finde Sted paa Station X. Station A betragtes som oprindelig Krydsningsstation og forlægger Krydsningen paa sædvanlig Maade til Station X.

Eksempel B:



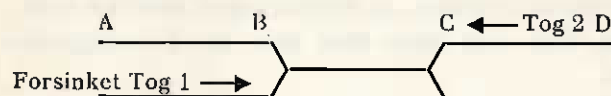
Tog 1 og 2 krydser planmæssigt hinanden paa Station Y. Tog 1 forsinkes, saaledes at Krydsningen maa henlægges til Dobbeltsporet. Krydsningen forlægges paa sædvanlig Maade af Station Y til Overgangsstation B, der betragtes som ny Krydsningsstation. Tog 2 kan dog køre ind paa Dobbeltsporet, selv om Tog 1 ikke er kommet til Station B.

Ved Krydsningsforlægning fra en Station paa et Enkeltspor til en Station paa et andet Enkeltspor med mellemliggende Dobbeltspor foregaar Krydsningsforlægningen paa sædvanlig Maade ved Liniedepeche fra den oprindelige Krydsningsstation til den nye Krydsningsstation.

Ved Krydsningsforlægning fra en dobbeltsporet Strækning til en anden dobbeltsporet Strækning over en mellemliggende enkeltsporet betragtes Overgangsstationen mellem Dobbeltsporet, *hvorfra* Forlægningen sker, og Enkeltsporet som den oprindelige Krydsningsstation, og Overgangsstationen mellem Enkelt-

sporet og det Dobbeltspor, *hvortil* Krydsningen forlægges, som den nye Krydsningsstation.

Eksempel C:



Tog 1 og 2 mødes planmæssigt paa Dobbeltsporet C—D. Tog 1 forsinkes, saaledes at Krydsningen maa henlægges til Dobbeltsporet A—B. Station C betragtes da som oprindelig Krydsningsstation, der paa sædvanlig Maade forlægger Krydsningen til Station B, der betragtes som den nye Krydsningsstation.

9. Overgangsstationerne er ansvarlig for, at intet Tog faar Tilladelse til at gaa ind paa den tilstødende enkeltsporede Bane, før enten de modgaaende Tog, som Toget planmæssigt skal møde paa Dobbeltsporet eller krydse paa Overgangsstationen, er indgaaet til Stationen, eller Krydsningen er forlagt, eller Togene er indstillede, jfr. Punkt 11.

10 a. Hvor en enkeltsporet Fællesstrækning deles i to eller flere Linier, kan der i Tilfælde af Togforsinkelse fremkomme Krydsning mellem Tog, der ikke planmæssigt samtidig skulde befinde sig paa Fællesstrækningen. For saa vidt saadanne Krydsninger skal finde Sted paa en anden Station end Forgreningsstationen, betragtes Forgreningsstationen som oprindelig Krydsningsstation, der forlægger Krydsningen efter de foran givne Regler.

b. Naar et Tog, der planmæssigt skal ankomme til Udgangstationen for et modgaaende Tog mere end 30 Minutter før dette Togs Afgang, forsinkes saaledes, at Krydsningen med det modgaaende Tog maa finde Sted paa en foranliggende Station, betragtes nævnte Udgangstation som oprindelig Krydsningsstation, der forlægger Krydsningen efter de foran givne Regler.

Overgangsstationernes Ansvar for Togenes Kørsel fra Dobbeltspor ind paa Enkeltspor.

Krydsningsforlægning under særlige Forhold.

c. Paa samme Maade forholdes, naar et Tog, der planmæssigt skal ankomme til sin Endestation mere end 30 Minutter før et modgaaende Togs Afgang derfra, forsinkes saaledes, at Krydsningen med det modgaaende Tog skal finde Sted paa en foranliggende Station.

11. Et Tog, der ankommer til en Station, paa hvilken det skal krydse et andet Tog, maa ikke forlade Krydsningsstationen, før

- enten Krydsningen har fundet Sted,
- eller Krydsningen er blevet forlagt i Overensstemmelse med de foranførte Regler,
- eller det mødende Tog er blevet indstillet,

medmindre det skal fortsætte sit Løb ad et andet Spor end det, der benyttes af det krydsende Tog.

12. Trafikinspektøren kan inden for sit Omraade — dog kun efter forudgaaende Underretning til den oprindelige Krydsningsstation — gribe ind og fastslaa en Krydsningsforlægning, men denne sker da i et og alt paa hans Ansvar. Underretning til Togene om fastslaaet Krydsningsforlægning gives ogsaa i dette Tilfælde paa sædvanlig Maade.

13. Maa en fastslaaet Krydsningsforlægning forandres, enten fordi det forsinkede Tog forsinkes yderligere, eller fordi det andet Tog ogsaa bliver forsinket, kan dette ske ved en ny Krydsningsforlægning, foretaget efter de ovenfor givne Regler. Den ved den sidst forudgaaende Forlægning fastslaaede Krydsningsstation betragtes ved den nye Forlægning som oprindelig Krydsningsstation.

14. Togfølgestationerne underretter Holdsteder, der er forsynet med Telefon, om Krydsningsforlægninger og andre Forandringer i Toggangen efter nærmere af Distriktschefen fastsatte Regler.

Togs Afgang fra Krydsningsstation.

Trafikinspektørens Bemyndigelse til at fastslaa Krydsningsforlægning.

Forandring af en Gang fastslaaet Krydsningsforlægning.

Underretning af Holdsteder.

§ 42.

Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling.

1. Ved en ny Togoverhaling eller Forlægning bagud af en Overhaling ordnes Forlægningen af den Station, hvor Overhalingen skal foregaa.

Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling.

Naar Overhalingen forlægges fremefter, ordnes Forlægningen af den oprindelige Overhalingsstation.

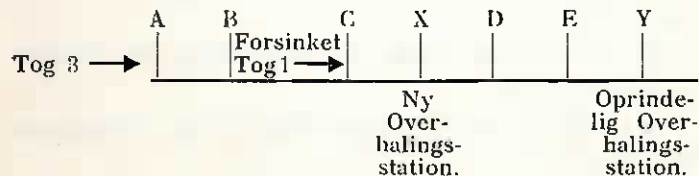
Ved Bedømmelse af, om et Tog i Tilfælde af Forsinkelse bør overhales af et andet eller en planmæssig Overhaling forlægges, maa der tages Hensyn til de to Togs Betydning og til, hvilke Tilslutninger de har.

2. Bliver et Tog, der skal overhale et andet Tog, mindst 10 Minutter forsinket, skal Togføreren melde til Overhalingsstationen Forsinkelsens Størrelse, hvor mange Aksler Toget medfører, samt om det har mere end eet Lokomotiv. Bibeholdes Forsinkelsen, skal ogsaa de følgende Overhalingsstationer have Meldingen. Et gennemkørende Tog maa dog ikke standse for at afgive saadan Melding.

Melding om Forsinkelse af et overhalende Tog.

3. Fremgangsmaaden ved Fastsættelse af ny Togoverhaling og Forlægning bagud af en Overhaling er følgende:

Fremgangsmaaden ved ny Togoverhaling og Forlægning bagud af en Overhaling.



Den efter Tid og Sted til Overhaling bedst egnede Station — den nye Overhalingsstation — (Station X) tilbageholder, eventuelt efter Forhandling med Nabostationerne, det forsinkede Tog.

Den ny Overhalingsstation (Station X) giver derefter Liniedepechen:

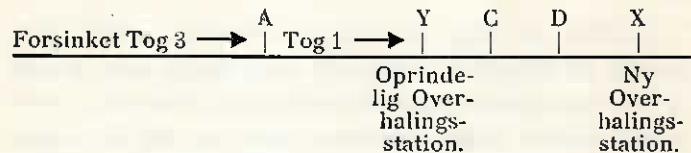
»Tog 3 overhaler Tog 1 i X« (Telegram Nr. 6)

til hele den Strækning, over hvilken Togfølgen bliver forandret.

Den ny Overhalingsstation (Station X) underretter skriftligt paa Formular Nr. S 3 Tog- og Lokomotivføreren for det Tog, der skal overhales (Tog 1), og sørger for, at der i Mørke og usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra Togets bageste Vogn.

Det overhalende Tog (Tog 3) underrettes ikke paa anden Maade om Ændringen i Togfølgen.

4. Fremgangsmaaden ved Forlægning fremefter af en Overhaling er følgende:



Den oprindelige Overhalingsstation (Station Y) vælger, efter modtagne og indhentede Oplysninger om Togenes Forsinkelse og under fornødent Hensyn til de foreliggende Forhold, paa hvilken Station Overhalingen bør foregaa, og afsender til den valgte nye Overhalingsstation (Station X) følgende Telegram:

»Tog 3 forsinket. Kan det overhale Tog 1 i X?« (Telegram Nr. 7).

Er der intet til Hinder for Overhaling paa Station X, svarer denne:

»Ja, Tog 3 kan overhale Tog 1 i X« (Telegram Nr. 8).

Station Y giver derefter Liniedepechen:

»Tog 3 overhaler Tog 1 i X« (Telegram Nr. 9), til Stationerne paa den Strækning, over hvilken Togfølgen bliver forandret.

Kan Overhaling ikke finde Sted paa Station X, svarer denne til Station Y:

»Her kan ikke overhales« (Telegram Nr. 10).

§ 42.

Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling.

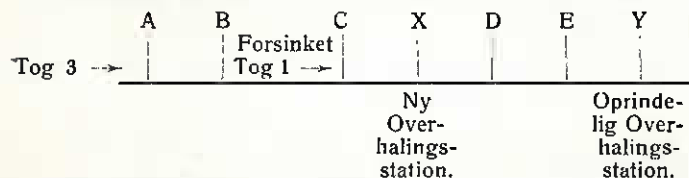
1. Ved en ny Togoverhaling eller Forlægning *bagud* af en Overhaling ordnes Forlægningen af den Station, hvor Overhalingen skal foregaa.

Naar Overhalingen forlægges *fremefter*, ordnes Forlægningen af den oprindelige Overhalingsstation.

Ved Bedømmelse af, om et Tog i Tilfælde af Forsinkelse bør overhales af et andet eller en planmæssig Overhaling forlægges, maa der tages Hensyn til de to Togs Betydning og til, hvilke Tilslutninger de har.

2. Bliver et Tog, der skal overhale et andet Tog, mindst 10 Minutter forsinket, skal Togføreren melde til Overhalingsstationen Forsinkelsens Størrelse, hvor mange Aksler Toget medfører, samt om det har mere end eet Lokomotiv. Bibeholdes Forsinkelsen, skal ogsaa de følgende Overhalingsstationer have Meldingen. Et gennemkørende Tog maa dog ikke standse for at afgive saadan Melding.

3. Fremgangsmaaden ved *Fastsættelse af ny Togoverhaling og Forlægning bagud af en Overhaling* er følgende:



Den efter Tid og Sted til Overhaling bedst egnede Station — den nye Overhalingsstation — (Station X) tilbageholder, eventuelt efter Forhandling med Nabo-stationerne, det forsinkede Tog.

Den ny Overhalingsstation (Station X) giver derefter Liniedepechen:

»Tog 3 overhaler Tog 1 i X« (Telegram Nr. 6) til hele den Strækning, over hvilken Togfølgen bliver forandret.

Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling.

Melding om Forsinkelse af et overhalende Tog.

Fremgangsmaaden ved ny Togoverhaling og Forlægning bagud af en Overhaling.

Den ny Overhalingsstation (Station X) underretter skriftligt paa Formular Nr. S 3 Tog- og Lokomotivføreren for det Tog, der skal overhales (Tog 1), og sørger for, at der i Mørke og usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra Togets bageste Vogn.

Det overhalende Tog (Tog 3) underrettes ikke paa anden Maade om Ændringen i Togfølgen.

Saafrømt det Tog, der skal overhales (Tog 1), er planmæssigt gennemkørende paa den ny Overhalingsstation (Station X), kan denne Station lade Toget underrette paa en tidligere Togfølgestation. Er Toget planmæssigt gennemkørende paa Underretningsstationen, tages det ind her paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes. (I saa Fald bortfalder Underretningen til Togføreren.) Er Toget (Tog 1) underrettet paa en tidligere Station om Overhalingsstationens Forlægning og, saafrømt det paa den ny Overhalingsstation (Station X) skal benytte et andet Spor end Gennemkørselssporet, *tillige* om den ændrede Sporbenyttelse efter Reglerne i § 31, Punkt 2, kan det paa den ny Overhalingsstation (Station X) tages ind for den Signalgivning, der er foreskrevet for *planmæssigt standsende Tog*.

4. Fremgangsmaaden ved *Forlægning fremefter af en Overhaling* er følgende:

	A	Y	C	D	X
Forsinket Tog 3 - - -		Tog 1 - - -			
		Oprindel- lig Over- halings- station.			Ny Over- halings- station.

Den oprindelige Overhalingsstation (Station Y) vælger, efter modtagne og indhentede Oplysninger om Togenes Forsinkelse og under fornødent Hensyn til de foreliggende Forhold, paa hvilken Station Overhalingen bør foregaa, og afsender til den valgte nye Overhalingsstation (Station X) følgende Telegram:

Station Y maa da enten vælge en anden Station til Overhaling eller opgive Forlægningen af denne.

Den oprindelige Overhalingsstation (Station Y) underretter skriftligt paa Formular Nr. S 3 Tog- og Lokomotivføreren for det Tog, der skal overhales (Tog 1), om den foretagne Forlægning af Overhalingen, og den nye Overhalingsstation (Station X) sørger for, at der i Mørke og usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra dette Togs bageste Vogn.

Det overhalende Tog (Tog 3) underrettes ikke paa anden Maade om Ændringen i Togfølgen.

Er det bageste Tog saa forsinket, at Overhalingen helt bør bortfalde, betragtes Endestationen som ny Overhalingsstation.

5. Naar det som Følge af Togforsinkelse bliver nødvendigt fra *en Udgangsstation eller en Forgreningsstation* at afsende Tog i samme Retning i anden Rækkefølge end den planmæssige, uden at Overhaling finder Sted, paahviler det den paagældende Udgangsstation eller Forgreningsstation at anordne *forandret Togfølge*. Dette sker ved, at denne Station (K) sender Liniodepche om den forandrede Togfølge over den Strækning (K—X), over hvilken Togfølgen forandres.

Forandret
Togfølge.

Hvis Togene skal fortsætte ud over Station X ad samme Spor, saaledes at Overhaling skal finde Sted paa denne Station, skal den i Punkt 4 nævnte Telegramudveksling (Telegrammerne Nr. 7—8) gaa forud for Anordningen af den ændrede Togfølge.

Det fastsættes i særlig Instruks, hvilke Togfølgestationer der i denne Sammenhæng betragtes som Udgangsstationer, og hvilke Strækningsafsnit Anordning om ændret Togfølge kan omfatte.

Underretning til Togene om den forandrede Tog-

følge finder ikke Sted, medmindre der skal foregaa Overhaling paa Station X, i hvilket Tilfælde det Tog, der skal overhales, underrettes og paasættes Signal som foreskrevet i Punkt 4.

6. De i § 41, Punkterne 12, 13 og 14 givne Bestemmelser vedrørende Krydsningsforlægning har ogsaa Gyldighed ved Fastsættelsen eller Forlægningen af Overhalinger og forandret Togfølge, for saa vidt de efter det foranstaaende kan finde Anvendelse derpaa.

§ 43.

Forlægning af Togpassering.

Forlægning af
Togpassering.

Togpassering forlægges efter de i § 41 fastsatte Regler, saafremt Arbejdstoget og det passerende Tog kører i modsat Retning, og efter Reglerne i § 42, saafremt de paagældende Tog kører i samme Retning.

§ 44.

Aflysning af Tog.

Aflysning af
Tog.

1. Distriktschefen og Trafikinspektøren kan aflyse Tog inden for deres Omraade. For personførende Plantog gælder dette dog kun, for saa vidt Naturbegebenheder eller anden tvingende Magt gør Togenes Fremførelse umulig, eller det skønnes hensigtsmæssigt under Driftsforstyrrelser.

Distriktschefen og Trafikinspektøren kan overdrage denne Beføjelse til de under dem ved særlige Lejligheder fungerende Togledere samt til Togudgangsstationer og Knudestationer for bestemte Tilfælde.

Underretning
om aflyste
Tog.

2. a. Naar et Tog aflyses, skal skriftlig eller telegrafisk Meddelelse derom sendes til samtlige Stationer paa den Strækning, over hvilket Toget skulde

»Tog 3 forsinket. Kan det overhale Tog 1 i X?« (Telegram Nr. 7).

Er der intet til Hinder for Overhaling paa Station X, svarer denne:

»Ja, Tog 3 kan overhale Tog 1 i X« (Telegram Nr. 8).
Station Y giver derefter Liniedepechen:

»Tog 3 overhaler Tog 1 i X« (Telegram Nr. 9)
til Stationerne paa den Strækning, over hvilken Togfølgen bliver forandret.

Kan Overhaling ikke finde Sted paa Station X, svarer denne til Station Y:

»Her kan ikke overhales« (Telegram Nr. 10).

Station Y maa da enten vælge en anden Station til Overhaling eller opgive Forlægningen af denne.

Den oprindelige Overhalingsstation (Station Y) underretter skriftligt paa Formular Nr. S 3 Tog- og Lokomotivføreren for det Tog, der skal overhales (Tog 1), om den foretagne Forlægning af Overhalingen, og den nye Overhalingsstation (Station X) sørger for, at der i Mørke og usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra dette Togs bageste Vogn.

Det overhalende Tog (Tog 3) underrettes ikke paa anden Maade om Ændringen i Togfølgen.

Det Tog, der skal overhales (Tog 1), kan under Forudsætning af, at det er underrettet om evt. Ændring i Sporbenyttelsen, jfr. § 31, Punkt 2, men i øvrigt uden Hensyn til, om Toget er planmæssigt standsende eller planmæssigt gennemkørende, tages ind paa den ny Overhalingsstation for den Signalgivning, der er foreskrevet for planmæssigt standsende Tog.

Er det bageste Tog saa forsinket, at Overhalingen helt bør bortfalde, betragtes Endestationen som ny Overhalingsstation.

5. Naar det som Følge af Togforsinkelse bliver nødvendigt fra en Udgangsstation eller en Forgreningsstation at afsende Tog i samme Retning i anden Rækkefølge end den planmæssige, uden at Overhaling finder

Forandret
Togfølge.

Sted, paahviler det den paagældende Udgangsstation eller Forgreningsstation at anordne *forandret Togfølge*. Dette sker ved, at denne Station (K) sender Liniedepeche om den forandrede Togfølge over den Strækning (K—X), over hvilken Togfølgen forandres.

Hvis Togene skal fortsætte ud over Station X ad samme Spor, saaledes at Overhaling skal finde Sted paa denne Station, skal den i Punkt 4 nævnte Telegramudveksling (Telegrammerne Nr. 7—8) gaa forud for Anordningen af den ændrede Togfølge.

Det fastsættes i særlig Instruks, hvilke Togfølgestationer der i denne Sammenhæng betragtes som Udgangsstationer, og hvilke Strækningsafsnit Anordning om ændret Togfølge kan omfatte.

Underretning til Togene om den forandrede Togfølge finder ikke Sted, medmindre der skal foregaa Overhaling paa Station X, i hvilket Tilfælde det Tog, der skal overhales, underrettes og paasættes Signal som foreskrevet i Punkt 4.

6. De i § 41, Punkterne 12, 13 og 14 givne Bestemmelser vedrørende Krydsningsforlægning har ogsaa Gyldighed ved Fastsættelsen eller Forlægningen af Overhalinger og forandret Togfølge, for saa vidt de efter det foranstaaende kan finde Anvendelse derpaa.

§ 43.

Forlægning af Togpassering.

Forlægning af
Togpassering.

Togpassering forlægges efter de i § 41 fastsatte Regler, saafremt Arbejdstoget og det passerende Tog kører i modsat Retning, og efter Reglerne i § 42, saafremt de paagældende Tog kører i samme Retning.

§ 44.

Aflysning af Tog.

Aflysning af
Tog.

1. Distriktschefen og Trafikinspektøren kan aflyse Tog inden for deres Omraade. For personførende Plan-
Gyldig fra 1/8 1938.

have løbet, til Distriktschefen, paagældende Trafikinspektør, Bane- og Maskiningeniører, vedkommende Maskindepoter og andre, for hvem det har Betydning at kende Togets Aflysning.

Togfølgestationerne og Holdstederne opslaar Meddelelse om Aflysningen i Særtogsskabene, underretter Banctjenestens Personale ved Meldesedler og ved Telefonmeldinger til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationen, og Togindstillingssignal gives efter Bestemmelserne i Signalreglementet.

b. Togfølgestationer, hvor det aflyste Tog skulde have krydset andre Tog, skal telegrafisk anmode en af disse Togs planmæssige Opholdsstationer om at give skriftlig Underretning om Togaflysningen til Toget. Meddelelsen gives til Tøgføreren og Lokomotivføreren.

Den Station, der skal afgive nævnte Underretning, skal, for saa vidt Toget ifølge sin Køreplan er gennemkørende paa Krydsningsstationen, meddele denne, om Underretning er afgivet. Modtager Krydsningsstationen ikke denne Meddelelse, eller modtager den Meddelelse om, at Underretningen *ikke* er blevet afgivet, tages Toget ind paa Stationen paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes om det mødende Togs Aflysning. Over for Tog, der ifølge Køreplanen skal standse paa Krydsningsstationen, skal denne bekræfte, at Toget er indstillet; dette kan ske mundtligt.

Tog, der skulde have været overhalet af det aflyste Tog, underrettes mundtlig af Overhalingsstationen.

c. Togindstillingssignal og Meddelelse til andre Tog om Aflysningen bortfalder i Tilfælde, hvor Aflysningen er sket ved en skriftlig eller trykt Ordre — herunder Særtogsanmeldelser — fra Distriktschefen eller Trafikinspektøren, indeholdende Meddelelse om, at *Ordren er tilstillet Banebevogtningen*,

henholdsvis vedkommende Togførere og Lokomotivførere.

3. Hvis et aflyst Tog skal erstattes med et andet Tog i samme Køreplan, skal dette Tog anmeldes og fremføres som Særtog.

§ 45.

Aflysning af den regelmæssige Drift.

Distriktschefen og Trafikinspektøren kan aflyse den regelmæssige Drift inden for deres Omraade. Naar dette sker, maa Togene kun føres over den paagældende Strækning efter forudgaaende Anmeldelse. Denne Anmeldelse kan enten ske paa Grundlag af de trykte Køreplaner eller ved særlige Planer. For de saaledes anmeldte Togs Førelse m. v. gælder nedenstaaende særlige Regler:

- a. Toggangen paa vedkommende Strækning ledes af Trafikinspektøren eller den af Distriktschefen eller Trafikinspektøren hertil bemyndigede Togleder, jfr. § 44, 1. I Forsinkelsestilfælde forholder Togfølgestationerne sig i Overensstemmelse med Reglerne i §§ 41, 42 og 43 om Forlægning af Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer, hvorfor Togførerne som sædvanlig maa afgive de foreskrevne Meldinger.
- b. Meddelelse om, at den regelmæssige Drift er aflyst, opslaas i Særtogsskabene og gives til Distriktschefen, vedkommende Baneingeniører, Maskiningeniører, Maskindepoter samt Trafikinspektørerne i Naboomraaderne. Et Uddrag af alle under saadanne Forhold modtagne Toganmeldelser opslaas ligeledes i Særtogsskabene. Stationerne skal saa hurtigt som muligt og paa den efter deres Skøn bedst mulige Maade underrette Banepersonalet, naar den regelmæssige Drift er aflyst, og naar den genoptages.

tog gælder dette dog kun, for saa vidt Naturbegivenheder eller anden tvingende Magt gør Togenes Fremførelse umulig, eller det skønnes hensigtsmæssigt under Driftsforstyrrelser.

Distriktschefen og Trafikinspektøren kan overdrage denne Beføjelse til de under dem ved særlige Lejligheder fungerende Togledere samt til Togudgangsstationer og Knudestationer for bestemte Tilfælde.

2. a. Naar et Tog aflyses, skal skriftlig eller telegrafisk Meddelelse derom sendes til samtlige Stationer paa den Strækning, over hvilket Toget skulde have løbet, til Distriktschefen, paagældende Trafikinspektør, Bane- og Maskiningeniører, vedkommende Maskindepoter og andre, for hvem det har Betydning at kende Togets Aflysning.

Togfølgestationerne og Holdstederne opslaar Meddelelse om Aflysningen i Særtogsskabene, underretter Banetjenestens Personale ved Meldesedler og ved Telefonmeldinger til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationen, og Togindstillingssignaler gives efter Bestemmelserne i Signalreglementet.

b. Togfølgestationer, hvor det aflyste Tog skulde have krydset andre Tog, skal telegrafisk anmode en af disse Togs planmæssige Opholdsstationer om at give skriftlig Underretning om Togaflysningen til Toget. Meddelelsen gives til Togføreren og Lokomotivføreren.

Den Station, der skal afgive nævnte Underretning, skal, for saa vidt Toget ifølge sin Køreplan er gennemkørende paa Krydsningsstationen, meddele denne, om Underretning er afgivet. Modtager Krydsningsstationen ikke denne Meddelelse, eller modtager den Meddelelse om, at Underretningen *ikke* er blevet afgivet, tages Toget ind paa Stationen paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes om det mødende Togs Aflysning. Over for Tog, der ifølge Køreplanen skal standse paa Krydsningsstationen, skal den-

Underretning
om aflyste
Tog.

Aflysning af
den regelmæs-
sige Drift.

ne bekræfte, at Toget er indstillet; dette kan ske mundtligt.

Tog, der skulde have været overhalet af det aflyste Tog, underrettes mundtlig af Overhalingsstationen.

c. Togindstillingssignal og Meddelelse til andre Tog om Aflysningen bortfalder i Tilfælde, hvor Aflysningen er sket ved en skriftlig eller trykt Ordre — herunder Særtogsanmeldelser — fra Distriktschefen eller Trafikinspektøren, indeholdende Meddelelse om, at *Ordren er tilstillet Banebevogtningen, henholdsvis vedkommende Togførere og Lokomotivførere.*

Togindstillingssignal bortfalder endvidere i Tilfælde, hvor et Plan- eller Særtog aflyses og erstattes af et Særtog i en Plan, som ikke er lagt tidligere end det aflyste Togs Plan, og som ikke medfører Ændring i Togfølgen.

3. Hvis et aflyst Tog skal erstattes med et andet Tog i samme Køreplan, skal dette Tog anmeldes som Særtog.

§ 45.

Aflysning af den regelmæssige Drift.

Distriktschefen og Trafikinspektøren kan aflyse den regelmæssige Drift inden for deres Omraade. Naar dette sker, maa Togene kun føres over den paagældende Strækning efter forudgaaende Anmeldelse. Denne Anmeldelse kan enten ske paa Grundlag af de trykte Køreplaner eller ved særlige Planer. For de saaledes anmeldte Togs Førelse m. v. gælder nedenstaaende særlige Regler:

a. Toggangen paa vedkommende Strækning ledes af Trafikinspektøren eller den af Distriktschefen eller Trafikinspektøren hertil bemyndigede Togleder, jfr. § 44, 1. I Forsinkelsestilfælde forholder Togfølgestationerne sig i Overensstemmelse med Reglerne i §§ 41, 42 og 43 om Forlægning af Kryds-

c. Togene føres paa Fribaneordre efter de i § 27 givne Regler.

d. Underretningen til Banebevogtningen om Toggangen gives ikke ved Underretningssignaler paa Togene, men alene ved de elektriske Underretningssignaler, og Bevogtningspersonalet skal være til Stede paa Posterne eller i disses Nærhed i Tiden fra Kl. 5, til Toggangindstillingssignal modtages. Togene kan derfor fremføres med større Hastighed end 25 km/T., uagtet de ikke er signaliseret. Togindstillingssignal gives ikke. Toggangindstillingssignal gives daglig, naar Døgnets sidste Tog har passeret Strækningen indtil næste Station, til hvilken der ringes. Toggangindstillingssignal maa dog først gives efter Kl. 16.

Døgnet regnes i denne Forbindelse fra Kl. 5 til 5.

Meddelelse om Toggangens Indstilling gives desuden til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationerne.

Under vedvarende Driftstandsning gives Toggangindstillingssignal daglig efter Kl. 16. Naar Toggangindstillingssignal gives, skal Stationerne dog holde Telegrafvagt som under ordinære Forhold, med mindre Trafikinspektøren træffer anden Bestemmelse.

Naar den regelmæssige Drift atter kan genoptages, sker Tillysningen af den, som har foretaget Aflysningen.

§ 46.

Ufarbare Banestrækninger.

1. Naar et Banestykke er blevet ufarbart, giver Trafikinspektøren nærmere Bestemmelser om de Ændringer i Togenes Gang, som derved bliver nødvendi-

ge. Er Banen blevet ufarbar ved Sne, kommer de herfor gældende særlige Forskrifter til Anvendelse.

2. Ved midlertidig Spærring af en nærmere bestemt Banestrækning som Følge af Arbejder paa Banen eller lignende underretter Trafikinspektoren alle vedkommende.

Underretningen skal bl. a. indeholde Oplysning om nødvendige, midlertidige Forandringer i Bestemmelserne om Tilkaldelse af Reserverlokomotiver, Hjælpevogne og Ambulancevogne.

For Underretningen tages Kvittering. Den, der har anmodet om Spærring af en Banestrækning, maa ikke lade de Arbejder, der kræver Spærringen, paabegynde, forinden han har modtaget Bekræftelse paa, at Spærringen er foretaget. Denne Bekræftelse kan gives ved Tilsendelse af ovennævnte Underretning.

§ 47.

Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart.

Er det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart, befares Strækningen mellem de Togfølgestationer, der ligger paa hver Side af det ufarbare Sporstykke, og hvor Overgang fra det ene Strækningsspor til det andet kan finde Sted, som enkeltsporet under Iagttagelse af følgende Bestemmelser:

1. Det paa hviler en Togfølgestation, der modtager Meddelelse om Spærring af det ene Spor paa et til Stationen grænsende dobbeltsporet Banestykke,

at underrette den Nabotogfølgestation, der begrænser Banestykket, telegrafisk om Spærringen. Saafremt Overgang fra det ene Strækningsspor til det andet ikke kan finde Sted paa den ene eller paa nogen af de paagældende Stationer, underrettes tillige den nærmest efterfølgende Togfølgestation, hvor saadan Overgang kan finde Sted, henholdsvis nær-

ninger, Overhalinger og Togpasseringer, hvorfor Togførerne som sædvanlig maa afgive de foreskrevne Meldinger.

b. Meddelelse om, at den regelmæssige Drift er aflyst, opslaas i Særtogsskabene og gives til Distriktschefen, vedkommende Baneingeniører, Maskiningeniører, Maskindepoter samt Trafikinspektørerne i Naboomraaderne. Et Uddrag af alle under saadanne Forhold modtagne Toganmeldelser opslaas ligeledes i Særtogsskabene. Stationerne skal saa hurtigt som muligt og paa den efter deres Skøn bedst mulige Maade underrette Banepersonalet, naar den regelmæssige Drift er aflyst, og naar den genoptages.

c. Togene føres paa Fribaneordre efter de i § 27 givne Regler.

d. Underretningen til Banebevogtningen om Toggangen gives ikke ved Underretningssignaler paa Togene, men alene ved de elektriske Underretningssignaler, og Bevogtningspersonalet skal være til Stede paa Posterne eller i disses Nærhed i Tiden fra Kl. 5, til Toggangsstillingssignal modtages. Togene kan derfor fremføres med større Hastighed end 25 km/T, uagtet de ikke er signaliseret. Toggangsstillingssignal gives ikke. Toggangsstillingssignal gives daglig, naar Døgnets sidste Tog har passeret Strækningen indtil næste Station, til hvilken der ringes. Toggangsstillingssignal maa dog først gives efter Kl. 16.

Døgnet regnes i denne Forbindelse fra Kl. 5 til 5.

Meddelelse om Toggangens Indstilling gives desuden til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationerne.

Under vedvarende Driftstandsning gives Toggangsstillingssignal daglig efter Kl. 16. Naar Toggangsstillingssignal gives, skal Stationerne dog holde Telegrafvagt som under ordinære For-

hold, medmindre Trafikinspektøren træffer anden Bestemmelse.

Naar den regelmæssige Drift atter kan genoptages, sker Tillysningen af den, som har foretaget Aflysningen.

§ 46.

Ufarbare Banestrækninger.

1. Naar et Banestykke er blevet ufarbart, giver Trafikinspektøren nærmere Bestemmelser om de Ændringer i Togenes Gang, som derved bliver nødvendige. Er Banen blevet ufarbar ved Sne, kommer de herfor gældende særlige Forskrifter til Anvendelse.

2. Blicher det som Følge af Arbejder paa Banen eller Banens Tilstand nødvendigt at spærre en Banestrækning *ud over* normalt togfrie Intervaller, bekendtgøres Spærringen gennem *La* (se § 25).

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.

Arbejderne maa først paabegyndes, efter at Baneformanden, henh. Telegraformanden, eller disses Stedfortrædere 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.

§ 47.

Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart.

Er det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart, befares Strækningen mellem de Togfølgestationer, der ligger paa hver Side af det ufarbare Sporstykke, og

Gyldig fra 1/3 1938.

Ufarbare Banestrækninger.

Midlertidig Spærring af Banen paa Grund af Arbejder el. I.

meste Togfølgestation — paa hver Side af det spærrede Sporstykke — der fyldestgør denne Betingelse. Endvidere underrettes eventuelt mellemliggende Stationer;

at underrette Distriktschefen, Trafikinspektøren, Bane- og Maskiningeniøren. Trafikinspektøren bestemmer, i hvilken Udstrækning yderligere Underretning skal finde Sted.

Meddelelsen om Spærringen anbringes i Særtogsskabet paa Stationerne paa den Strækning, der befares som enkeltsporet, og disse Stationer underretter Banetjenestens Personale herunder Ledbevogtningen.

Hvis Meldingen om Spærringen indgaar til en Station, der ikke er Togfølgestation, underrettes den nærmeste Togfølgestation, der da overtager den videre Underretning.

Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor, underrettes af den Station, fra hvilken den unormale Sporbenyttelse finder Sted.

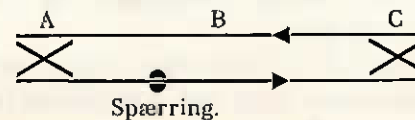
2. Den af Togfølgestationerne, for hvilken det farbare Spor er højre Spor, overtager, saa længe Spærringen vedvarer, Ledelsen af Toggangen over den Strækning, der befares som enkeltsporet, og fastslaar dette ved følgende Telegram til Stationerne paa denne Strækning samt til Trafikinspektøren:

»Højre Spor fra til spærret.

Strækningen mellem og befares indtil videre som enkeltsporet.

Station overtager i Medfør af Sikkerhedsreglementets § 47 Ledelsen af Toggangen paa Strækningen mellem og«.

Eksempel.



Ledelsen af Toggangen og Togenes Førelse.

Er paa den dobbeltsporede Bane A—C højre Spor i Retningen fra A—C spærret mellem A og B, overtager Station C, fra hvilken det farbare Spor er højre Spor, Ledelsen af Toggangen mellem A og C.

For Ledelsen af Toggangen og Togcnes Førelse gælder følgende Regler:

Den Station (Station C), der leder Toggangen, bestemmer, i hvilken Orden Togene maa føres over den enkeltsporede Strækning, eventuelt efter Direktiver fra Trafikinspektøren, og underretter telegrafisk den anden Grænsestation for den enkeltsporede Strækning (Station A) og eventuelt mellemliggende Stationer om de trufne Dispositioner.

Tog, for hvilke det farbare Spor er højre Spor (Tog fra C til A):

Togene af- og tilbagemeldes ogsaa paa Baner med Linieblok, men afsendes i øvrigt uden Iagttagelse af særlige Forholdsregler. Linieblok anvendes paa normal Maade, og Togene kan køre i Blokafstand.

Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (Tog fra A til C):

Togene føres paa Fribaneordre, af- og tilbagemeldes, og Kørslen sker med Stationsafstand. Undtagelsesbestemmelsen for Arbejdstog og Hjælpetog i § 5, 3 maa ikke bringes til Anvendelse.

Linieblok maa ikke anvendes (jfr. § 39) og Togene skal ind- og udrangeres paa Stationerne efter de herfor givne Regler.

Ved Erhvervelse af fri Bane maa den i § 27, Punkt 3 d, 4 nævnte Fremgangsmaade ikke benyttes.

Det første Tog, der befarer venstre Spor, skal fremføres med særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

De i nærværende § indeholdte Regler gælder ikke for Banestrækninger i og ved København indtil Glo-

hvor Overgang fra det ene Strækningsspor til det andet kan finde Sted, som enkeltsporet under Iagttagelse af følgende Bestemmelser:

1. Bliver det som Følge af Arbejder paa Banen eller Banens Tilstand nødvendigt at spærre det ene Spor paa en dobbeltsporet Banestrækning *ud over* normalt togfrie Intervaller, bekendtgøres Spærringen gennem *La* (se § 25).

Kan Spærringen undtagelsesvis ikke bekendtgøres gennem *La*, eller omfatter Spærringen *kun* normalt togfrie Intervaller, underretter Trafikinspektøren alle vedkommende.

Maa Spærringen foranlediges uden Varsel, paahviler det den Togfølgestation, der modtager Meddelelse om Spærring af det ene Spor paa et til Stationen grænsende dobbeltsporet Banestykke,

at underrette den Nabotogfølgestation, der begrænser Banestykket, telegrafisk om Spærringen. Saafremt Overgang fra det ene Strækningsspor til det andet ikke kan finde Sted paa den ene eller paa nogen af de paagældende Stationer, underrettes tillige den nærmest efterfølgende Togfølgestation, hvor saadan Overgang kan finde Sted, henholdsvis nærmeste Togfølgestation — paa hver Side af det spærrede Sporstykke — der fyldestgør denne Betingelse. Endvidere underrettes eventuelt mellemliggende Stationer,

at underrette Distriktschefen, Trafikinspektøren, Bane- og Maskiningeniøren. Trafikinspektøren bestemmer, i hvilken Udstrækning yderligere Underretning skal finde Sted.

Hvis Meldingen om Spærringen indgaar til en Station, der ikke er Togfølgestation, underrettes den nærmeste Togfølgestation, der da overtager den videre Underretning.

Meddelelsen om Spærringen anbringes i Særtogsskabet paa Stationerne paa den Strækning, der befares som

Underretning.

enkeltsporet, og disse Stationer underretter Banetjenes Personale herunder Ledbevoftningen.

Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor, underrettes af den Station, fra hvilken den unormale Sporbenyttelse finder Sted.

Underretning til Togene bortfalder dog, naar Spærringen er bekendtgjort gennem *La*.

Arbejder paa det spærrede Spor maa først paabegyndes, efter at Baneformanden, henl. Telegrafmanden, eller disses Stedfortrædere har underrettet begge Strækningens Nabotogfølgestationer samt sikret sig, at Spærringen i Overensstemmelse med foranstaaende enten er optaget i den gældende *La*, bekendtgjort af Trafikinspektøren eller bragt til Nabotogfølgestationernes Kendskab.

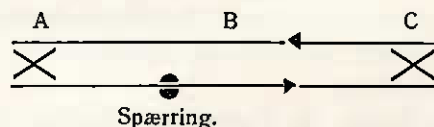
2. Den af Togfølgestationerne, for hvilken det farbare Spor er højre Spor, overtager, saa længe Spærringen vedvarer, Ledelsen af Toggangen over den Strækning, der befares som enkeltsporet, og fastslaaer dette ved følgende Telegram til Stationerne paa denne Strækning samt til Trafikinspektøren:

»Højre Spor fra til spærret.

Strækningen mellem og befares indtil videre som enkeltsporet.

Station overtager i Medfør af Sikkerhedsreglementets § 47 Ledelsen af Toggangen paa Strækningen mellem og«.

Eksempel.



Er paa den dobbeltsporede Bane A—C højre Spor i Retningen fra A—C spærret mellem A og B, overtager Station C, fra hvilken det farbare Spor er højre Spor, Ledelsen af Toggangen mellem A og C.

strup, Klampenborg/Holte og Vanløse samt Strækninger med automatisk Blok. I Tilfælde af Spørring paa disse Strækninger ledes Toggangen af Trafikinspektøren.

§ 48.

Linieblokanlægget ude af Brug eller i Uorden.

1. Naar Linieblokanlægget er ude af Brug, samt naar det er i Uorden paa en af nedennævnte Maa-der, forholdes som om Strækningen ikke er forsynet med Linieblok.

Linieblok-
anlægget ude
af Brug eller i
Uorden.

a. For dobbeltsporet Bane,

naar et Udkørselssignal ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller et Udkørselsfelt henstaar uplomberet,

naar Trykknappærren paa et Indkørselsfelt henstaar uplomberet eller ikke indtager Spærrestilling ved Blokering,

naar et Signal ved en Mellemblokpost ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller naar Signalfeltet paa Mellemblokposten henstaar uplomberet, samt

naar Trykknappærren paa en Mellemblokpost henstaar uplomberet eller ikke indtager Spærrestilling ved Blokering.

b. For enkeltsporet Bane og for begge Togretninger i alle Tilfælde,

naar Linieblokanlægget er i Uorden, herunder at et Blokfelt eller en Trykknappærre henstaar uplomberet.

Togene maa under saadanne Forhold ikke følge hurtigere efter hinanden end med Stationsafstand, jfr. dog § 5, 3 om Tilladelse for Arbejds- og Hjælpetog til at følge efter Plan- og Særtog.

Tillysning af Kørsel med Stationsafstand og Blokafstand.

2. Ved Anordning af Kørsel med Stationsafstand som Følge af Blokuorden benyttes følgende Fremgangsmaade:

Den Togfølgestation, der tillyser Kørsel med Stationsafstand, giver følgende Telegram til Nabotogfølgestationen:

»Paa Grund af Blokuorden køres med Stationsafstand mellem og paa højre Spor i Retning fra«

Naar Anledningen til Kørsel med Stationsafstand er hævet, genoptages Kørsel med Blokafstand ved følgende Telegram:

»Kørsel med Blokafstand mellem og paa højre Spor i Retning fra genoptages«.

§ 49.

Baade Telegraf og Telefon i Uorden.

For saa vidt den for Toggangens Ledelse nødvendige Forbindelse mellem Togfølgestationerne hverken kan tilvejebringes ved Banens Telegraf- og Telefonanlæg eller ved Benyttelse af den offentlige Telefon, træder følgende Bestemmelse i Kraft:

A. ALMINDELIGE FORSKRIFTER.

1. Der maa ikke føres andre Tog over Banen end Plantogene samt forud anmeldte Tog (Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog). Paa den anden Side skal under saadanne Forhold alle Plantog og forud anmeldte Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog saa vidt muligt føres igennem, selv om det kun kan ske ved at erstatte dem med et Lokomotiv, en Draisine eller et Bud.

2. De fastsatte Krydsninger, Overhalinger og Passeringer maa ikke forlægges, men Togene skal blive holdende paa Krydsnings- og Overhalings-, henholdsvis Passeringsstationerne, indtil Krydsningen, Overhalingen eller Passeringen har fundet Sted.

Gennemførelse af Toggangen.

Overholdelse af fastsatte Krydsninger, Overhalinger og Passeringer.

For Ledelsen af Toggangen og Togenes Førelse gælder følgende Regler:

Den Station (Station C), der leder Toggangen, bestemmer, i hvilken Orden Togene maa føres over den enkeltsporede Strækning, eventuelt efter Direktiver fra Trafikinspektøren, og underretter telegrafisk den anden Grænsestation for den enkeltsporede Strækning (Station A) og eventuelt mellemliggende Stationer om de trufne Dispositioner.

Tog, for hvilke det farbare Spor er højre Spor (Tog fra C til A):

Togene af- og tilbagemeldes ogsaa paa Baner med Linieblok, men afsendes i øvrigt uden Iagttagelse af særlige Forholdsregler. Linieblok anvendes paa normal Maade, og Togene kan køre i Blokafstand.

Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (Tog fra A til C):

Togene føres paa Fribaneordre, af- og tilbagemeldes, og Kørslen sker med Stationsafstand. Undtagelsesbestemmelsen for Arbejdstog og Hjælpetog i § 5, 3 maa ikke bringes til Anvendelse.

Linieblok maa ikke anvendes (jfr. § 39), og Togene skal ind- og udrangeres paa Stationerne efter de herfor givne Regler.

Ved Erhvervelse af fri Bane maa den i § 27, Punkt 3 d, 4 nævnte Fremgangsmaade ikke benyttes.

Det første Tog, der befarer venstre Spor, skal fremføres med særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

De i nærværende Punkt indeholdte Regler gælder ikke for Banestrækninger i og ved København indtil Glostrup, Klampenborg/Holte og Vanløse samt Strækninger med automatisk Blok. I Tilfælde af Sporspærring paa disse Strækninger ledes Toggangen af Trafikinspektøren.

§ 48.

Linieblokanlægget ude af Brug eller i Uorden.

1. Naar Linieblokanlægget er ude af Brug, samt naar det er i Uorden paa en af nedennævnte Maader, forholdes som om Strækningen ikke er forsynet med Linieblok.

a. For dobbelsporet Bane,

naar et Udkørselssignal ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller et Udkørselsfelt henstaar oplomberet*),

naar et Indkørselsfelt eller Passagespærren paa et Indkørselsfelt henstaar oplomberet*), naar Passagespærren ikke indtager Spærrestilling umiddelbart efter Blokering eller fejlagtig udløser inden Togpassage,

naar et Signal ved en Mellemblokpost ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller naar Signalfeltet paa Mellemblokposten henstaar oplomberet*), samt

naar Passagespærren paa en Mellemblokpost henstaar oplomberet*), ikke indtager Spærrestilling umiddelbart efter Blokering eller fejlagtig udløser inden Togpassage.

b. For enkeltsporet Bane og for begge Togretninger i alle Tilfælde,

naar Linieblokanlægget er i Uorden, herunder at et Blokfelt eller en Passagespærre henstaar oplomberet.*)

*) Kørsel med Stationsafstand skal være anordnet, forinden Plomben brydes.

For Ledelsen af Toggangen og Togenes Førelse gælder følgende Regler:

Den Station (Station C), der leder Toggangen, bestemmer, i hvilken Orden Togene maa føres over den enkeltsporede Strækning, eventuelt efter Direktiver fra Trafikinspektøren, og underretter telegrafisk den anden Grænsestation for den enkeltsporede Strækning (Station A) og eventuelt mellemliggende Stationer om de trufne Dispositioner.

Tog, for hvilke det farbare Spor er højre Spor (Tog fra C til A):

Togene af- og tilbagemeldes ogsaa paa Baner med Linieblok, men afsendes i øvrigt uden Iagttagelse af særlige Forholdsregler. Linieblok anvendes paa normal Maade, og Togene kan køre i Blokafstand.

Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (Tog fra A til C):

Togene føres paa Fribaneordre, af- og tilbagemeldes, og Kørslen sker med Stationsafstand. Undtagelsesbestemmelsen for Arbejdstog og Hjælpetog i § 5, 3 maa ikke bringes til Anvendelse.

Linieblok maa ikke anvendes (jfr. § 39), og Togene skal ind- og udrangeres paa Stationerne efter de herfor givne Regler.

Ved Erhvervelse af fri Bane maa den i § 27, Punkt 3 d, 4 nævnte Fremgangsmaade ikke benyttes.

Det første Tog, der befarer venstre Spor, skal fremføres med særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

De i nærværende Punkt indeholdte Regler gælder ikke for Banestrækninger i og ved København indtil Glostrup, Klampenborg/Holte og Vanløse samt Strækninger med automatisk Blok. I Tilfælde af Sporspærring paa disse Strækninger ledes Toggangen af Trafikinspektøren.

§ 48.

Linieblokanlægget ude af Brug eller i Uorden.

1. Naar Linieblokanlægget er ude af Brug, samt naar det er i Uorden paa en af nedennævnte Maader, forholdes, som om Strækningen ikke er forsynet med Linieblok.

a. For dobbeltsporet Bane,

naar et Udkørselssignal ikke automatisk indtager Stillingen »Stop« umiddelbart efter Togudkørsel, eller Signalarmskoblingen for et Udkørselssignal sættes ud af Funktion,

naar et Udkørselssignal ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller et Udkørselsfelt henstaar uplomberet*),

naar et Indkørselsfelt eller Passagespærren paa et Indkørselsfelt henstaar uplomberet*), naar Passagespærren ikke indtager Spærrestilling umiddelbart efter Blokering eller fejlagtig udløser inden Togpassage,

naar et Signal ved en Mellemblokpost ikke kan stilles eller ikke kan blokeres, eller naar Signalfeltet paa Mellemblokposten henstaar uplomberet*), samt

naar Passagespærren paa en Mellemblokpost henstaar uplomberet*), ikke indtager Spærrestilling umiddelbart efter Blokering eller fejlagtig udløser inden Togpassage.

b. For enkeltsporet Bane og for begge Togretninger i alle Tilfælde,

naar Linieblokanlægget er i Uorden, herunder at et Blokfelt eller en Passagespærre henstaar uplomberet*).

*) Kørsel med Stationsafstand skal være anordnet, forinden Plomben brydes.

For Ledelsen af Toggangen og Togenes Førelse gælder følgende Regler:

Den Station (Station C), der leder Toggangen, bestemmer, i hvilken Orden Togene maa føres over den enkeltsporede Strækning, eventuelt efter Direktiver fra Trafikinspektøren, og underretter telegrafisk den anden Grænsestation for den enkeltsporede Strækning (Station A) og eventuelt mellemliggende Stationer om de trufne Dispositioner.

Tog, for hvilke det farbare Spor er højre Spor (Tog fra C til A):

Togene af- og tilbagemeldes ogsaa paa Baner med Linieblok, men afsendes i øvrigt uden Iagttagelse af særlige Forholdsregler. Linieblok anvendes paa normal Maade, og Togene kan køre i Blokafstand.

Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (Tog fra A til C):

Togene føres paa Fribaneordre, af- og tilbagemeldes, og Kørslen sker med Stationsafstand. Undtagelsesbestemmelsen for Arbejdstog og Hjælpetog i § 5, 3 maa ikke bringes til Anvendelse.

Linieblok maa ikke anvendes (jfr. § 39), og Togene skal ind- og udrangeres paa Stationerne efter de herfor givne Regler.

Ved Erhvervelse af fri Bane maa den i § 27, Punkt 3 d, 4 nævnte Fremgangsmaade ikke benyttes.

Det første Tog, der befarer venstre Spor, skal fremføres med særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

Lokomotivføreren maa være opmærksom paa, at der ikke kan paaregnes at være opstillet Standsignaler for de paa venstre Spor forekommende Hastighedsnedsættelser. Disse maa udledes alene af det i Tjenestekøreplanen, henh. La for modsat Køreretning

angivne og af den fra Stationen, hvor Venstrespor-
kørslen indledes, modtagne supplerende Meddelelse om
Hastighedsnedsættelser, der paa det paagældende Spor
er opstaaet efter La's Trykning. Om Hastighedsnedsæt-
telser opstaaet efter La's Trykning maa den paagæl-
dende Station skaffe sig fornøden Underretning, for-
inden Venstrespor-kørslen paabegyndes.

De i nærværende Punkt indeholdte Regler gælder ikke
for Banestrækninger i og ved København indtil Glo-
strup, Klampenborg/Holte og Vanløse samt Strækning-
er med automatisk Blok. I Tilfælde af Sporspærring
paa disse Strækninger ledes Toggangen af Trafikinspek-
tøren.

§ 48.

Linieblokanlægget ude af Brug eller i Uorden.

1. Naar Linieblokanlægget er ude af Brug, samt naar
det er i Uorden paa en af nedennævnte Maader, forhold-
des, som om Strækningen ikke er forsynet med Linie-
blok.

a. For dobbeltsporet Bane,

naar et Udkørselssignal ikke automatisk indtager
Stillingen »Stop« umiddelbart efter Togud-
kørsel, eller Signalarmskoblingen for et Ud-
kørselssignal sættes ud af Funktion,

naar et Udkørselssignal ikke kan stilles eller ikke
kan blokeres, eller et Udkørselsfelt henstaar
uplomberet*),

naar et Indkørselsfelt eller Passagespærren paa et
Indkørselsfelt henstaar uplomberet*), naar
Passagespærren ikke indtager Spærrestilling
umiddelbart efter Blokering eller fejlagtig
udløser inden Togpassage.

naar et Signal ved en Mellemblokpost ikke kan
stilles eller ikke kan blokeres, eller naar Sig-

*) Kørsel med Stationsafstand skal være anordnet, forinden
Plomben brydes.

Togene maa under saadanne Forhold ikke følge hur-
tigere efter hinanden end *med Stationsafstand*, jfr. dog
§ 5, 3 om Tilladelse for Arbejds- og Hjælpetog til at
følge efter Plan- og Særtog.

2. Paa dobbeltsporet Bane anordnes Kørsel med Sta-
tionsafstand som Følge af Blokuorden af Afgangsstati-
onen, d. v. s. den Togfølgestation, fra hvilken det paa-
gældende Spor er højre Spor. Der gaas frem paa føl-
gende Maade:

Afgangsstationen undersøger, hvor mange Tog der
befinder sig paa paagældende Banestykke. Befinder der
sig højst eet Tog paa Banestykket, tillyser Afgangsstati-
onen straks Kørsel med Stationsafstand ved følgende
Telegram til Nabotogfølgestationen (Ankomststati-
onen):

»Paa Grund af Blokuorden køres med Stationsaf-
stand paa højre Spor mellem og«.

Er der mere end eet Tog paa Banestykket, anmoder
Afgangsstationen Ankomststationen om at lede Tog-
gangen paa Banestykket, indtil der kun er eet Tog paa
dette. Ankomststationen sørger for, dels ved Hjælp af
sit eget Signalanlæg, dels ved telefonisk Ordre gennem
Mellemblokposterne til Togførerne, at Togene rykker
frem gennem de forskellige Blokafsnit, saaledes at
Blokafstanden stadig bevares. Naar der kun er eet Tog
paa Banestykket, underretter Ankomststationen Af-
gangsstationen, og Afgangsstationen tillyser herefter
Kørsel med Stationsafstand ved Afgivelse af ovennævnte
Telegram til Ankomststationen.

Naar Linieblokanlægget atter er bragt i Orden, skal
Blokkanlægget benyttes for det først afgaaende Tog;
men først naar Tilbagemelding er modtaget for dette

Tillysning af
Kørsel med
Stationsaf-
stand og
Blokafstand.

Tog, genoptages Kørsel med Blokafstand ved følgende Telegram fra Afgangstationen til Ankomststationen:

»Kørsel med Blokafstand paa højre Spor mellem ...
..... og genoptages«.

For enkeltsporet Bane gælder særlige Bestemmelser.

§ 49.

Baade Telegraf og Telefon i Uorden.

For saa vidt den for Toggangens Ledelse nødvendige Forbindelse mellem Togfølgestationerne hverken kan tilvejebringes ved Banens Telegraf- og Telefonanlæg eller ved Benyttelse af den offentlige Telefon, træder følgende Bestemmelser i Kraft:

A. ALMINDELIGE FORSKRIFTER.

1. Der maa ikke føres andre Tog over Banen end Plantogene samt forud anmeldte Tog (Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog). Paa den anden Side skal under saadanne Forhold alle Plantog og forud anmeldte Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog saa vidt muligt føres igennem, selv om det kun kan ske ved at erstatte dem med et Lokomotiv, en Draisine eller et Bud.

2. De fastsatte Krydsninger, Overhalinger og Passeringer maa ikke forlægges, men Togene skal blive holdende paa Krydsnings- og Overhalings-, henholdsvis Passeringsstationerne, indtil Krydsningen, Overhalingen eller Passeringen har fundet Sted.

Gyldig fra 1/3 1938.

38.

nalfeltet paa Mellemblokposten henstaar oplomberet*), samt

naar Passagespærren paa en Mellemblokpost henstaar oplomberet*), ikke indtager Spærrestilling umiddelbart efter Blokering, eller fejlagtig udløser inden Togpassage.

b. For enkeltsporet Bane og for begge Togretninger i alle Tilfælde,

naar Linieblokanlægget er i Uorden, herunder at et Blokfelt eller en Passagespærre henstaar oplomberet*).

Togene maa under saadanne Forhold ikke følge hurtigere efter hinanden end med Stationsafstand, jfr. dog § 5, 3 om Tilladelse for Arbejds- og Hjælpetog til at følge efter Plan- og Særtog.

2. Paa dobbeltsporet Bane anordnes Kørsel med Stationsafstand som Følge af Blokuorden af Afgangstationen, d. v. s. den Togfølgestation, fra hvilken det paagældende Spor er højre Spor. Der gaas frem paa følgende Maade:

Afgangstationen undersøger, hvor mange Tog der befinder sig paa paagældende Banestykke. Befinder der sig højst eet Tog paa Banestykket, tillyser Afgangstationen straks Kørsel med Stationsafstand ved følgende Telegram til Nabetogfølgestationen (Ankomststationen):

»Paa Grund af Blokuorden køres med Stationsafstand paa højre Spor mellem og«.

Er der mere end eet Tog paa Banestykket, anmoder Afgangstationen Ankomststationen om at lede Toggangen paa Banestykket, indtil der kun er eet Tog paa dette. Ankomststationen sørger for, dels ved Hjælp af sit eget Signalanlæg, dels ved telefonisk Ordre gennem Mellemblokposterne til Togførerne, at Togene rykker

*) Kørsel med Stationsafstand skal være anordnet, forinden Plomben brydes.

Tillysning af Kørsel med Stationsafstand og Blokafstand.

Gennemførelse af Toggangen.

Overholdelse af fastsatte Krydsninger, Overhalinger og Passeringer.

frem gennem de forskellige Blokafsnit, saaledes at Blokafstanden stadig bevares. Naar der kun er eet Tog paa Banestykket, underretter Ankomststationen Afgangstationen, og Afgangstationen tillyser herefter Kørsel med Stationsafstand ved Afgivelse af ovennævnte Telegram til Ankomststationen.

Naar Linieblokanlægget atter er bragt i Orden, skal Blokanlægget benyttes for det først afgaaende Tog; men først naar Tilbagemelding er modtaget for dette Tog, genoptages Kørsel med Blokafstand ved følgende Telegram fra Afgangstationen til Ankomststationen:

»Kørsel med Blokafstand paa højre Spor mellem ...
..... og genoptages«.

For enkeltsporet Bane gælder særlige Bestemmelser.

§ 49.

Baade Telegraf og Telefon i Uorden.

For saa vidt den for Toggangens Ledelse nødvendige Forbindelse mellem Togfølgestationerne hverken kan tilvejebringes ved Banens Telegraf- og Telefonanlæg eller ved Benyttelse af den offentlige Telefon, træder følgende Bestemmelser i Kraft:

A. ALMINDELIGE FORSKRIFTER.

1. Der maa ikke føres andre Tog over Banen end Plantogene samt forud anmeldte Tog (Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog). Paa den anden Side skal under saadanne Forhold alle Plantog og forud anmeldte Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog saa vidt muligt føres igennem, selv om det kun kan ske ved at erstatte dem med et Lokomotiv, en Draisine eller et Bud.

2. De fastsatte Krydsninger, Overhalinger og Passeringer maa ikke forlægges, men Togene skal blive holdende paa Krydsnings- og Overhalings-, henholdsvis Passeringsstationerne, indtil Krydsningen, Overhalingen eller Passeringen har fundet Sted.

3. Togene fremføres med særlig Agtpaagivenhed over for eventuelt foranløbende Tog. Paa Strækninger, som ikke er udstyret med Linieblok, eller paa hvilke Linieblokken ikke kan anvendes, maa Tog ikke afsendes fra en Togfølgestation, før det forudgaaende Tog kan beregnes at være naaet til den næste Togfølgestation, og ikke tidligere end 10 Minutter efter det forrige Togs Afgang.

Om Dækning af Tog, der under saadanne Forhold er standset paa Banelinien eller foran en Togfølgestation eller et Holdsted, se § 51.

B. DOBBELTSPORET BANE MED BEGGE SPOR FARBARE.

Er paa dobbeltsporet Bane begge Spor farbare, og Banen har Linieblok, der er i Orden, kører Togene i Henhold til Køreplan eller Særløgsanmeldelse paa det foreskrevne Spor. Har Banen ikke Linieblok eller er denne i Uorden, kommer Bestemmelserne i Afsnit A, Punkt 3 til Anvendelse.

C. DOBBELTSPORET BANE MED KUN DET ENE SPOR FARBART.

1. a. Det paahviler en Togfølgestation, der modtager Meddelelse om Spærring af det ene Spor paa et til Stationen grænsende dobbeltsporet Banestykke, at underrette den Nabotogfølgestation, der begrænser Banestykket, om Spærringen. Saafremt Overgang fra det ene Strækningsspor til det andet ikke kan finde Sted paa nogen af de paagældende Stationer, underrettes tillige den nærmest efterfølgende Togfølgestation, hvor saadan Overgang kan finde Sted, henholdsvis nærmeste Togfølgestation — paa hver Side af det spærrede Sporstykke —, der fyldestør denne Betingelse. Endvidere underrettes eventuelt mellemliggende Stationer. Trafikinspektøren underrettes snarest.

Ethvert Tog, der skal passere en Strækning, der be-

Togenes Førelse.

Togenes Førelse.

Underretning om Spærringens Opstaaelse.

fares som enkeltsporet, skal standse paa den Station, fra hvilken den enkeltsporede Kørsel begynder, og underrettes under Anvendelse af Formular Nr. S 4.

Det første Tog, der afsendes efter den nedenfor omtalte Togfølgeordres Udstedelse, skal standse ved mellemliggende Togfølgestationer, Holdsteder, Blok- og Ledvogterposter og underrette disse ved Overrækkelse af tilsvarende Formular, medmindre saadan Underretning har kunnet gives paa anden Maade.

b. Under de angivne Forhold kan Tog fremføres ad det farbare Spor efter følgende Regler:



Ledelsen af Toggangen over den Strækning, der befares som enkeltsporet (A-D), overtages herefter af den af Togfølgestationerne — *Toglederstationen* — (Station A), for hvilken det farbare Spor er højre Spor.

Toglederstationen udfærdiger en saalydende *Togfølgeordre*:

»TOGFØLGEORDRE

for Strækningen fra til (Sikkerhedsreglementets § 49).

Nærværende Ordre giver den af Stationerne eller, der er i Besiddelse af Ordren, Ret til at afsende Tog ad det farbare Spor mellem og

..... Station leder Toggangen.

..... Station Dato.

..... Stationsbestyrer.«

Togfølgeordren maa kun udfærdiges i eet Eksempplar, og kun under Forudsætning af, at der ikke med Station A's Tilladelse er Tog undervejs fra Station D til Station A.

Kun den af Togfølgestationerne A og D, som til enhver Tid er i Besiddelse af Togfølgeordren, maa afsende Tog over den paagældende Strækning.

Om Togfølgeordrens Udstedelse gøres Notat i Telegrafjournalen, og Meddelelse herom opslaaes i Særtogsskabet paa samtlige Stationer paa den Strækning, der befares som enkeltsporet.

Toglederstationen (Station A) bestemmer, i hvilken Rækkefølge Togene skal sendes over Strækningen, og underretter, efterhaanden som Dispositionerne træffes, samtlige Stationer paa den enkeltsporede Strækning herom og underretter endvidere den anden Grænsestation (Station D) om, hvornaa Togfølgeordren vil indgaa, og hvornaar den atter skal tilbagesendes (med Tog eller Bud) til Toglederstationen (Station A).

For saa vidt Toggangen skal begynde med et Tog fra en anden Station (Station D) end Toglederstationen (Station A), maa Toglederstationen pr. Bud sende Togfølgeordren til den anden Station.

c. For Togenes Førelse gælder:

Togenes Førelse.

Tog, for hvilke det farbare Spor er højre Spor (Tog fra A til D):

Saafermt Linieblok findes, kan denne anvendes paa normal Maade, og Togene kan køre i Blokafstand.

Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (Tog fra D til A):

Togene fremføres efter Reglerne i Afsnit A, Punkt 3.

Linieblokken anvendes ikke. Togene skal ind- og udrangeres paa Stationerne efter de herfor givne Regler.

2. Hvis Melding om, at Spærringen er hævet, og at normal Kørsel paa begge Spor kan genoptages, medens Telegrafafen og Telefonen vedblivende er i Uorden, indgaaer til Toglederstationen (Station A), skal

Spærringen af Sporet hævet, men Telegrafafen og Telefonen vedblivende i Uorden.

denne Station, hvis den er i Besiddelse af Togfølgeordren, annullere denne og med første Tog til den anden Grænsestation (Station D), eventuelt pr. Bud, underrette denne Station om, at Togfølgeordren er annulleret og, at Toggangen foregår i Henhold til Bestemmelserne i Afsnit B med normal Sporbenyttelse.

Er Station A ikke i Besiddelse af Togfølgeordren, naar Meldingen modtages, maa den afvente Togfølgeordrens Tilbagesendelse, eventuelt pr. Bud afkræve Station D Togfølgeordren, hvorefter der forholdes som foreskrevet ovenfor.

Indgaar Meldingen om, at Spærringen er hævet, til Station D, maa Station D kun afsende Tog i Retning mod Station A ad højre Spor. Med første Tog medgives Underretning til Station A om, at Spærringen er hævet. Er Station D i Besiddelse af Togfølgeordren, skal denne medgives til Station A til Annullering, eventuelt sendes pr. Bud.

Det Tog, der medbringer Underretning (fra Station A til Station D eller omvendt) om, at Spærringen er hævet, skal standse ved mellemliggende Togfølgestationer, Holdsteder, Blok- og Ledvogterposter og mundtligt underrette disse om den ophævede Spærring.

Annullering af Togfølgeordren sker ved, at den Station, der har udfærdiget den (Station A), tydeligt paategner den »Annulleret« tværs over Formularen med Stationens Stempel og Stationsbestyrerens Underskrift. Den annullerede Togfølgeordre indsendes snarest til Trafikinspektøren.

3. Hvis Telegraf eller Telefonen bringes i Orden, men Spørringen endnu ikke hævet.

3. Hvis Telegraf eller Telefonen bringes i Orden, men Spørringen endnu ikke hævet, skal Station A, saafremt den er i Besiddelse af Togfølgeordren, annullere denne paa den foran angivne Maade, og Station D underrettes om, at Annulleringen har fundet Sted, og at Station A nu leder Toggangen efter Bestemmelserne i § 47.

Kun den af Togfølgestationerne A og D, som til enhver Tid er i Besiddelse af Togfølgeordren, maa afsende Tog over den paagældende Strækning.

Om Togfølgeordrens Udstedelse gøres Notat i Telegrafjournalen, og Meddelelse herom opslaaes i Særtogsskabet paa samtlige Stationer paa den Strækning, der befares som enkeltsporet.

Toglederstationen (Station A) bestemmer, i hvilken Rækkefølge Togene skal sendes over Strækningen, og underretter, efterhaanden som Dispositionerne træffes, samtlige Stationer paa den enkeltsporede Strækning herom og underretter endvidere den anden Grænsestation (Station D) om, hvornaar Togfølgeordren vil indgaa, og hvornaar den atter skal tilbagesendes (med Tog eller Bud) til Toglederstationen (Station A).

For saa vidt Toggangen skal begynde med et Tog fra en anden Station (Station D) end Toglederstationen (Station A), maa Toglederstationen pr. Bud sende Togfølgeordren til den anden Station.

c. For Togenes Førelse gælder:

Tog, for hvilke det farbare Spor er højre Spor (Tog fra A til D):

Saafermt Linieblok findes, kan denne anvendes paa normal Maade, og Togene kan køre i Blokafstand.

Tog, for hvilke det farbare Spor er venstre Spor (Tog fra D til A):

Togene fremføres efter Reglerne i Afsnit A, Punkt 3.

Linieblokken anvendes ikke. Togene skal ind- og udrangeres paa Stationerne efter de herfor givne Regler.

Lokomotivføreren maa være opmærksom paa, at der ikke kan paaregnes at være opstillet Standsignaler for de paa venstre Spor forekommende Hastighedsnedsæt-

Togenes Førelse.

Telegraf eller Telefon bragt i Orden, men Spærringen endnu ikke hævet.

telser. Disse maa udledes alene af det i Tjenestekøreplanen, henh. La for modsat Køreretning angivne og af den fra Stationen, hvor Venstresporkørslen indledes, modtagne supplerende Meddelelse om Hastighedsnedsættelser, der paa det paagældende Spor er opstaaet efter La's Trykning. Om Hastighedsnedsættelser opstaaet efter La's Trykning maa den paagældende Station skaffe sig fornøden Underretning, forinden Venstresporkørslen paabegyndes.

Spærringen af Sporet hævet, men Telegrafer og Telefonen vedblivende i Orden.

2. Hvis Melding om, at Spærringen er hævet, og at normal Kørsel paa begge Spor kan genoptages, medens Telegrafer og Telefonen vedblivende er i Orden, indgaar til Toglederstationen (Station A), skal denne Station, hvis den er i Besiddelse af Togfølgeordren, annullere denne og med første Tog til den anden Grænsestation (Station D), eventuelt pr. Bud, underrette denne Station om, at Togfølgeordren er annulleret og, at Toggangen foregaar i Henhold til Bestemmelserne i Afsnit B med normal Sporbenyttelse.

Er Station A ikke i Besiddelse af Togfølgeordren, naar Meldingen modtages, maa den afvente Togfølgeordrens Tilbagesendelse, eventuelt pr. Bud afkræve Station D Togfølgeordren, hvorefter der forholdes som foreskrevet ovenfor.

Indgaar Meldingen om, at Spærringen er hævet, til Station D, maa Station D kun afsende Tog i Retning mod Station A ad højre Spor. Med første Tog medgives Underretning til Station A om, at Spærringen er hævet. Er Station D i Besiddelse af Togfølgeordren, skal denne medgives til Station A til Annullering, eventuelt sendes pr. Bud.

Det Tog, der medbringer Underretning (fra Station A til Station D eller omvendt) om, at Spærringen er hævet, skal standse ved mellemliggende Togfølgesta-

tioner, Holdsteder, Blok- og Ledvogterposter og mundtligt underrette disse om den ophævede Spærring.

Annullering af Togfølgeordren sker ved, at den Station, der har udfærdiget den (Station A), tydeligt paategner den »Annulleret« tværs over Formularen med Stationens Stempel og Stationsbestyrerens Underskrift. Den annullerede Togfølgeordre indsendes snarest til Trafikinspektøren.

3. Hvis Telegrafer eller Telefonen bringes i Orden, men Spørringen endnu ikke er hævet, skal Station A, saafremt den er i Besiddelse af Togfølgeordren, annullere denne paa den foran angivne Maade, og Station D underrettes om, at Annulleringen har fundet Sted, og at Station A nu leder Toggangen efter Bestemmelserne i § 47.

Telegraf eller Telefon bragt i Orden, men Spærringen endnu ikke hævet.

Er Station A ikke i Besiddelse af Togfølgeordren, skal den forlange sig Ordren tilsendt med første Tog, eventuelt pr. Bud. Naar Togfølgeordren er modtaget, forholder Station A sig som foran angivet.

§ 50.

Togenes Standsning paa fri Bane.

Det skal saa vidt muligt undgaas at standse Tog paa Broer samt paa Vejkrydsninger i eller uden for Niveau.

Togenes
Standsning
paa fri Bane.

Et Tog, der er standset paa fri Bane, maa ikke sættes i Gang uden Togførerens Mellemkomst, medmindre Standsningen skyldes Signalet »Stop« fra et Mastesignal, og dette forandres til »Kør« Signal, eller medmindre Toget rangeres forbi et Indkørselssignal.

Naar Toget holder for »Stop« ved en Blokpost, og Lokomotivføreren fra Signalpasseren modtager Underretning om, at der er sket en Fejlbetjening eller lignende, som kan medføre, at den bagved liggende Post kan sende et nyt Tog ind i det paagældende Blokafsnit, skal Lokomotivføreren dog straks og uden Togførerens Mellemkomst køre Toget frem og bringe det til Standsning paa den anden Side Signalet.

Om nedbrudte Togs Standsning paa fri Bane se §§ 51 og 52.

§ 51.

Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane.

1. Standser et Tog paa fri Bane — bortset fra det Tilfælde, hvor Toget skal holde for »Stop« for Mastesignal — og Grunden til Standsningen ikke er umiddelbart givet, skal Togføreren, eventuelt med Assistance fra Lokomotivføreren, søge Grunden til Standsningen fastslaaet.

Undersøgelse
af Grunden til
Standsningen.

2. Sker Standsningen paa et Sted, hvor flere Spor løber jævnsides, og det ikke straks kan fastslaaes, at

Dækning af
Nabospor.

Nabospor er fri, skal det eller disse Spor *straks* dækkes i den eller de Retninger, hvorfra Tog kan ventes.

Sker Standsningen i Mørke eller usigtbart Vejr, foranlediger Lokomotivføreren straks anbragt rødt Glas i Frontlanternen.

Skal Dækning af Nabospor ske fremad, foranlediges den *øjeblikkelig* af Lokomotivføreren (Motorføreren).

Skal Dækning ske bagud, foranlediges den af Togføreren.

3. a. Viser Undersøgelsen, at Toget vil kunne fortsætte Kørslen inden for et Tidsrum af 10 Minutter fra Standsningstidspunktet, eller kan Togføreren inden for denne Tid opnaa Forbindelse med en Togfølgestation eller en bagvedliggende Blokpost, der paatager sig Ansvaret for Togets Dækning, foretages ingen stedlig Dækning af Toget, jfr. dog efterfølgende Punkt b. I modsat Fald dækkes Toget paa Stedet ved Togføreren Foranstaltning og paa dennes Ansvar.

Dækningen udføres i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter i følgende Omfang:

Paa dobbeltsporet Bane: Bagud.

Paa enkeltsporet Bane: I begge Køretninger, og først i den Retning, fra hvilken det første Tog kan ventes.

Paa Nærtrafikstrækninger i og ved København inden for Roskilde, Vanløse, Holte og Rungsted gælder dog den særlige Regel, at bageste Mand i Toget straks ved Standsningen skal holde Udkig bagud og desuden i Mørke og usigtbart Vejr vise Fakkelsignal »Stop«.

Hvor det bliver nødvendigt at foretage den i Punkt 2 omtalte Dækning af Nabospor, maa denne under ingen Omstændigheder undlades eller forsinkes af Hensyn til Dækning af det Spor, hvorpaa Toget holder.

b. Bliver et Tog, naar baade Telegraf og Telefon er i Uorden, standset paa Banelinien eller foran en Tog-

Dækning af
det standsede
Tog.

Er Station A ikke i Besiddelse af Togfølgeordren, skal den forlange sig Ordren tilsendt med første Tog, eventuelt pr. Bud. Naar Togfølgeordren er modtaget, forholder Station A sig som foran angivet.

§ 50.

Togenes Standsning paa fri Bane.

Det skal saa vidt muligt undgaas at standse Tog paa Broer samt paa Vejkrydsninger i eller uden for Niveau.

Et Tog, der er standset paa fri Bane, maa ikke sættes i Gang uden Togføreren Mellekomst, medmindre Standsningen skyldes Signalet »Stop« fra et Mastesignal, og dette forandres til »Kør« Signal, eller medmindre Toget rangeres forbi et Indkørselssignal, eller der gives Lokomotivføreren skriftlig Tilladelse til at passere et Mastesignal paa fri Bane. Har Signalpasseren, efter at Toget er standset for Signalet »Stop« foran en Mellemblokpost, tilkaldt Togføreren, maa Kørslen ikke, selv om Signalet forandres til »Kør«, genoptages uden Togføreren Mellekomst.

Naar Toget holder for »Stop« ved en Blokpost, og Lokomotivføreren fra Signalpasseren modtager Underretning om, at der er sket en Fejlbetjening eller lignende, som kan medføre, at den bagved liggende Post kan sende et nyt Tog ind i det paagældende Blokafsnit, skal Lokomotivføreren dog straks og uden Togføreren Mellekomst køre Toget frem og bringe det til Standsning paa den anden Side Signalet.

Om nedbrudte Togs Standsning paa fri Bane se §§ 51 og 52.

§ 51.

Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane.

1. Standser et Tog paa fri Bane — bortset fra det Tilfælde, hvor Toget skal holde for »Stop« for Mastesignal — og Grunden til Standsningen ikke er umiddelbart givet, skal Togføreren, eventuelt med Assistance fra Lokomotivføreren, søge Grunden til Standsningen fastslaaet.

Togenes
Standsning
paa fri Bane.

Undersøgelse
af Grunden
til Stands-
ningen.

2. Sker Standsningen paa et Sted, hvor flere Spor løber jævnsides, og det ikke straks kan fastslaaes, at Nabospor er fri, skal det eller disse Spor *straks* dækkes i den eller de Retninger, hvorfra Tog kan ventes.

Sker Standsningen i Mørke eller usigtbart Vejr, foranlediger Lokomotivføreren straks anbragt rødt Glas i Frontlanternen.

Skal Dækning af Nabospor ske fremad, foranlediges den *øjeblikkelig* af Lokomotivføreren (Motorføreren).

Skal Dækning ske bagud, foranlediges den af Togføreren.

3. a. Viser Undersøgelsen, at Toget vil kunne fortsætte Kørslen inden for et Tidsrum af 10 Minutter fra Standsningstidspunktet, eller kan Togføreren inden for denne Tid opnaa Forbindelse med en Togfølgestation eller en bagvedliggende Blokpost, der paatager sig Ansvaret for Togets Dækning, foretages ingen stedlig Dækning af Toget, jfr. dog efterfølgende Punkt b. I modsat Fald dækkes Toget paa Stedet ved Togføreren's Foranstaltning og paa dennes Ansvar.

Dækningen udføres i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter i følgende Omfang:

Paa dobbeltsporet Bane: Bagud.

Paa enkeltsporet Bane: I begge Køreretninger, og først i den Retning, fra hvilken det første Tog kan ventes.

Paa Nærtrafikstrækninger i og ved København inden for Roskilde, Vanløse, Hølte og Rungsted gælder dog den særlige Regel, at bageste Mand i Toget straks ved Standsningen skal holde Udkig bagud og desuden i Mørke og usigtbart Vejr vise Fakkelsignal »Stop«.

Hvor det bliver nødvendigt at foretage den i Punkt 2 omtalte Dækning af Nabospor, maa denne under ingen Omstændigheder undlades eller forsinkes af Hensyn til Dækning af det Spor, hvorpaa Toget holder.

b. Bliver et Tog, naar baade Telegraf og Telefon er i Uorden, standset paa Banelinien eller foran en Toglydig fra 1/3 1938.

følgestation eller et Holdested, skal Toget *straks* dækkes.

4. a. Bliver Toget i Stand til at genoptage sin Kørsel i *planmæssig Køreretning*, og inden der er tilkaldt *Hjælpemaskine*, kaldes eventuelt udsendte Dækningsposter tilbage.

De udlagte Knaldsignaler skal forblive paa Linien.

Kaldes Dækningsposterne tilbage, inden den foreskrevne Afstand fra Toget er naaet, skal Knaldsignal udlægges paa det Sted, hvortil Dækningsposterne er naaet.

b. Bliver Toget i Stand til at genoptage sin Kørsel i *modsat Køreretning end den planmæssige*, og inden der er tilkaldt *Hjælpemaskine*, skal det, med mindre Tilladelse til Tilbagerykning er indhentet fra den Togfølgestation, hvortil Toget føres tilbage, under Tilbagerykningen dækkes af en Mand forud for Toget. Dette følger efter i en Afstand af ca. 800 m. Toget maa dog ikke passere en Blokpost, før der gennem denne er skaffet Sikkerhed for, at der ikke er afsendt eller afsendes Tog imod det.

Dækningsposten skal, saa snart modgaaende Tog kan ses eller høres at nærme sig, udlægges Knaldsignaler og standse det under Tilbagerykning værende Tog.

Sker Tilbagerykningen paa enkeltsporet Bane, kaldes den Dækningspost, der eventuelt er udsendt i Togets planmæssige Køreretning, tilbage.

De udlagte Knaldsignaler skal forblive paa Linien.

Er Dækningspost ikke udsendt, skal der, forinden Tilbagerykningen paabegyndes, udlægges Knaldsignaler.

c. Er *Hjælpemaskine* forlangt, maa det paa fri Bane holdende Tog ikke sættes i Bevægelse, forinden Maskinen er indtruffet, selv om det maatte være i Stand dertil, medmindre der enten er indhentet Tilladelse fra den Togfølgestation, hvor Togføreren har forlangt

Hjælp, eller der sendes en Dækningspost for ud for det i en Afstand af ca. 800 m og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

Underretning
om udlagte
Knaldsignaler.

5. Naar et Tog i Henhold til foranstaaende har efterladt Knaldsignaler paa Linien, skal det underrette første Ledvogter- eller Blokpost samt tillige den første Togfølgestation herom.

Der maa ikke *forud* gives et Tog Underretning om, at det vil møde et efterladt Knaldsignal, idet der skal regnes med den Mulighed, at der i anden Anledning kan blive udlagt Knaldsignal.

6. For at det fra Toget udsendte Dækningsmandskab kan vende tilbage til Toget hurtigst muligt, skal dette Mandskab søge at komme i Forbindelse med Tjenestemænd fra Banetjenesten og overdrage disse at udføre den foreskrevne Dækning. Banetjenestens Personale er forpligtet til at udføre denne Tjeneste, dog maa tjenstgørende Ledvogtere paa dobbeltsporet Bane kun anvendes, naar Bevogtningen af den paagældende Overkørsel kan lades ude af Betragtning, fordi der ikke kan køres paa nogle af Sporene.

§ 52.

Nedbrudte Tog.

1. Naar et Tog ekstraordinært standser paa fri Bane, og den i § 51 foreskrevne Undersøgelse viser, at Toget ikke kan bringes videre, hverken frem eller tilbage, forlanger Togføreren Hjælp paa nærmeste Togfølgestation.

Forlangendet skal indeholde Oplysning om, hvor Toget befinder sig (Kilometersten, Ledvogterhus, Overkørsel o. l.), om Uheldets Beskaffenhed, om Hovedspor er spærret, om Materiel er væltet eller løbet af Spor o. l.,

Forlangende
om Hjælp.

om, hvilken Hjælp der er fornøden (Hjælpemaskine, Hjælpevogn, Ambulancevogn, Lægehjælp c. l.).

Forlangendet kan gives telegrafisk, telefonisk eller ved Bud. Er Togets Lokomotiv tjenestedygtigt, kan dette benyttes til at overbringe Forlangendet.

Sker Uheldet paa en dobbeltsporet Bane, kan Tog, som kører ad det andet Spor, standses og inedgives Forlangende om Hjælp.

Et nedbrudt Tog maa ikke samtidig forlange Hjælp paa to eller flere Stationer.

2 a. *Saa snart Hjælp er forlangt paa en Togfølgestation, paahviler det alene Stationsbestyreren paa denne uden Ophold at skaffe Hjælp til det nedbrudte Tog. Ingen anden maa foretage noget i saa Henseende uden efter Anmodning fra nævnte Stationsbestyrer eller med hans udtrykkelige Samtykke.*

Hjælpens
Fremskaffelse.

Stationsbestyreren skal navnlig iagttage:

at den paa den anden Side af det nedbrudte Tog liggende Togfølgestation straks underrettes om Uheldet, og at dens Tilstaaelse for Meldingen modtages,

at der efter Omstændighederne forlanges Hjælpemaskine, Hjælpetog, Hjælpevogn, Ambulancevogn, Lægehjælp o. s. v.,

at Distriktschefen, Trafikinspektøren, Bane- og Maskiningeniøren underrettes om Uheldet og dets Beskaffenhed,

at de Togfølgestationer, hvor det nedbrudte Tog skulde have krydset, overhalet eller passeret andre Tog, snarest underrettes, og

at lede Toggangen paa del spærrede Banestykke, indtil vedkommende Trafikinspektør skriftligt eller telegrafisk erklærer at have overtaget Ledelsen.

b. For saa vidt Uheldet nødvendiggør Istandsættelsesarbejder, som skal udføres ved Banetjenestens, henholdsvis Signaltjenestens Foranstaltning, skal den Togfølgestation, hvor Hjælpen er forlangt, tillige drage Omsorg for, at Overbanemesteren og Baneformanden, eventuelt Telegrafmesteren og Telegrafafformanden, faar fornøden Underretning.

c. Sker Nedbruddet paa en Togfølgestation, skal denne uden særlig Opfordring foretage det fornødne.

3. Hvis Omstændighederne tillader med Fordel at benytte et andet Togs Lokomotiv til at fremføre et nedbrudt Tog, bør det tilkaldes umiddelbart fra den Togfølgestation, hvor Toget befinder sig, eller hvor til det først ankommer.

Sidstnævnte Togfølgestation anordner Hjælpemaskinens Løb (§ 38, 2) og forlanger eventuelt Hjælpemaskine hos den paagældende Reservelokomotivstation til Videreførelse af det Tog, hvis Lokomotiv er afgivet.

4 a. Bliver et paa en Togfølgestation nedbrudt Tog i Stand til ved egen Hjælp at fortsætte sit Løb, forinden en tilkaldt Hjælpemaskine er ankommen, skal Stationsbestyreren straks underrettes, og han foranlediger da Hjælpetoget standset, hvorefter den Togfølgestation, hvortil Hjælpemaskinen er naaet, henholdsvis Udgangsstationen, aflyser Maskinens Løb. Skal det Tog, der har været nedbrudt, fortsætte sit Løb i Retning mod Hjælpetoget og paa samme Spor som dette, maa det ikke afsendes, før der haves Sikkerhed for, at Hjælpetoget er standset paa en foranliggende Togfølgestation og underrettet.

b. Bliver et paa fri Bane nedbrudt Tog i Stand til ved egen Hjælp at fortsætte sit Løb, forinden Hjælpemaskinen er ankommen, maa dette ikke finde Sted, medmindre der enten er indhentet Tilladelse fra den Togfølgestation, hvor Togføreren har forlangt

Hjælp, eller der sendes Dækningspost forud for Toget i en Afstand af ca. 800 m og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

5. Et Hjælpetog bør føres med Forsigtighed til det nedbrudte Tog. Forinden det forlader den Togfølgestation, som begrænser det Banestykke, paa hvilket det nedbrudte Tog befinder sig, skal den anden Nabotogfølgestation underrettes derom, og Hjælpetoget kan da efter Omstændighederne bringe det nedbrudte Tog frem eller tilbage. Togfølgestationen meddeler skriftligt Hjælpetoget, om Telegraf eller Telefonen er i Orden, samt om den anden Nabotogfølgestation er underrettet om dets Afsendelse. Udfærdigelse af Fribaneordre til Hjælpetoget for det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes, kommer ikke til Anvendelse.

Om Liniebloksignalers Betydning for Hjælpetog se § 39.

Skydes det nedbrudte Tog frem af Hjælpetoget, maa Hastigheden ikke overskride 25 km/T. Paa forreste Vogn eller i dens Nærhed skal i saa Tilfælde være anbragt en Udkigsmand, der kan give Signal til Lokomotivføreren.

Saa snart Toget er bragt ind paa en af de Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, skal den anden underrettes derom, eventuelt ved Bud. Underretningen skal indeholde Oplysning om, hvorvidt Banen er farbar.

6. Er Telegraf og Telefonen i Uorden, skal Toget, naar det af Hjælpetoget bringes frem eller tilbage, dækkes ved, at der sendes en Dækningspost forud for det i en Afstand af ca. 800 m og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

7. De foran givne Regler for nedbrudte Tog kommer ikke alene til Anvendelse, naar selve Togets Utjenstdygtighed hindrer dets Fremførelse, men og-

Hjælpetogets
Førelse til det
nedbrudte
Tog.

Det nedbrudte
Togs Førelse,
naar Telegraf
og Telefon er
i Uorden.

Banen ufar-
bar.

Benyttelse af
andet Togs
Lokomotiv.

Genoptagelse
af Kørslen.

saa, naar et Tog paa fri Bane bliver ude af Stand til at fortsætte sit Løb, fordi *Banelinien* er bleven ufarbar.

Snelæg.

8. Skyldes Ufarbarheden Snelæg, kommer de herfor særligt givne Forskrifter til Anvendelse.

Standses et Tog af Sne paa fri Bane med ringe Udsigt til snart at kunne komme videre, skal Togføreren saa vidt muligt underrette en af de Togfølgestationer, der begrænser det Banestykke, hvor Toget befinder sig, om Standsningen, selv om der ikke er Grund til at forlange Hjælp fra den paagældende Station.

Det paahviler den Togfølgestation, der faar Meddelelsen, eventuelt Forlangendet om Hjælp fra Togføreren, at iagttage de i Punkt 2 givne Bestemmelser for nedbrudte Tog.

Skal Sneplov udsendes paa et Banestykke, hvor der befinder sig et i Sne fastkørt Tog, maa dette Tog dog først underrettes, og det maa i saa Tilfælde, selv om det maatte være i Stand dertil, ikke sætte sig i Bevægelse imod Sneploven.

§ 53.

Beskadigede og efterladte Vogne.

1. Opdages det, at en Vogn i et Tog paa fri Bane er saa beskadiget, at dens videre Førsel kan befrygtes at medføre Fare for Toget, skal Togføreren og Lokomotivføreren i Forening undersøge Vognen, hvorefter Toget om muligt føres videre med Forsigtighed til nærmeste Station, hvor Vognen udsættes.

2. Bliver det nødvendigt for et Tog at efterlade Vogne paa den fri Bane, skal Togføreren drage Om-sorg for, at Vognene ved Bremsning eller paa anden Maade sikres saaledes, at de ikke kan sættes i Bevægelse, samt at de bliver bevogtet og dækket i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Beskadigede Vogne.

Efterladte Vogne.

Togføreren skal mod Kvittering give den første Togfølgestation skriftlig Underretning herom, eventuelt tillige den første Mellemblokpost med Ordre til Signalpasseren om, at han ikke maa blokere sit Signal for paagældende Køretning. Togføreren skal i denne Anledning give Lokomotivføreren Ordre til at standse foran Indkørselssignalet til den første Togfølgestation, henholdsvis Signalet foran den første Mellemblokpost. Naar Toget er bragt til Standsning foran Signalet, skal Togføreren sætte sig i Forbindelse med Stationsbestyreren, henholdsvis Mellemblokposten, og underrette Stationsbestyreren, henholdsvis Signalpasseren.

Togfølgestationer, der faar den nævnte Underretning, følger de i § 52 for nedbrudte Tog givne Regler, idet dog Togmaskinen efter Omstændighederne kan benyttes som Hjælpemaskine.

§ 54.

Ild i Toget.

Bemærkes der Ild i et Tog, skal Toget uopholdeligt standses og dækkes, jfr. § 51, Punkt 3 a. Den Vogn, hvori der er gaaet Ild, skilles fra de øvrige, og Ilden søges slukket. Det er forbudt, naar Ilden opdages, uden nærmere forudgaaende Undersøgelse at forsøge at føre Toget videre.

Ild i Toget.

§ 55.

Sprængning af Tog.

Saafernt der i en ikke-luftbremset Togdel under Kørslen sker en Sprængning, maa Toget ikke standse eller mindske Hastigheden, men skal fortsætte sin Fart, indtil der haves Vished for, at den løsrevne Del ikke kan løbe ind i det. Det Personale, som er i den løsrevne Del, skal søge at brin-

Sprængning af Tog.

ge den til Standsning saa hurtigt som muligt. Først naar den løsrevne Del er fuldstændig standset, maa Lokomotivet, eventuelt med den øvrige Del af Toget, gaa langsomt og forsigtigt tilbage for at tilkoble.

§ 56.

Løse Vogne.

Løse Vogne.

Bliver Vogne af Vinden eller paa anden utilsigtet Maade ført ud paa Banelinien, skal Togfølgestationen eller Holdestedet, saa snart det bemærkes, give Alarmsignal til Linien.

Bemærkes løse Vogne paa Banen, skal enhver Tjenermand ved alle til hans Raadighed staaende Midler søge at standse dem. De skal efter Omstændighederne søges indbragt til nærmeste Togfølgestation eller Holdested med Sidespor; men er dette ikke muligt, skal de dækkes som foreskrevet i § 51, Punkt 3 a, og Melding om det forefaldne gives til nærmeste Togfølgestation, henholdsvis Holdested. Togfølgestationer eller Holdsteder, som modtager Meddelelse om, at løse Vogne er i Bevægelse mod Stationen eller Holdestedet, skal træffe de Foranstaltninger, som Omstændighederne tillader, for at afværge Ulykke.

Togføreren skal mod Kvittering give den første Togfølgestation skriftlig Underretning herom, eventuelt tillige den første Mellemblokpost med Ordre til Signalpasseren om, at han ikke maa blokere sit Signal for paa-gældende Kørerretning. Togføreren skal i denne Anledning give Lokomotivføreren skriftlig Ordre til at standse foran Indkørselssignalet til den første Togfølgestation, henholdsvis Signalet foran den første Mellemblokpost. Naar Toget er bragt til Standsning foran Signalet, skal Togføreren sætte sig i Forbindelse med Stationsbestyreren, henholdsvis Mellemblokposten, og underrette Stationsbestyreren, henholdsvis Signalpasseren.

Togfølgestationer, der faar den nævnte Underretning, følger de i § 52 for nedbrudte Tog givne Regler, idet dog Togmaskinen efter Omstændighederne kan benyttes som Hjælpemaskine.

§ 54.

Ild i Toget.

Bemærkes der Ild i et Tog, skal Toget uopholdeligt standses og dækkes, jfr. § 51, Punkt 3 a. Den Vogn, hvori der er gaaet Ild, skilles fra de øvrige, og Ilden søges slukket. Det er forbudt, naar Ilden opdages, uden nærmere forudgaaende Undersøgelse at forsøge at føre Toget videre.

Ild i Toget.

§ 55.

Sprængning af Tog.

Saafremt der i en ikke-luftbremset Togdel under Kørslen sker en Sprængning, maa Toget ikke standse eller mindske Hastigheden, men skal forsætte sin Fart, indtil der haves Vished for, at den løsrevne Del ikke kan løbe ind i det. Det Personale, som er i den løsrevne Del, skal søge at bringe den til Standsning saa

Sprængning af Tog.

hurtigt som muligt. Først naar den løsrevne Del er fuldstændig standset, maa Lokomotivet, eventuelt med den øvrige Del af Toget, gaa langsomt og forsigtigt tilbage for at tilkoble.

§ 56.

Løse Vogne.

Løse Vogne.

Bliver Vogne af Vinden eller paa anden utilsigtet Maade ført ud paa Banelinien, skal Togfølgestationen eller Holdestedet, saa snart det bemærkes, give Alarm-signal til Linien.

Bemærkes løse Vogne paa Banen, skal enhver Tjenestemand ved alle til hans Raadighed staaende Midler søge at standse dem. De skal efter Omstændighederne søges indbragt til nærmeste Togfølgestation eller Holdested med Sidespor; men er dette ikke muligt, skal de dækkes som foreskrevet i § 51, Punkt 3 a, og Melding om det forefaldne gives til nærmeste Togfølgestation, henholdsvis Holdested. Togfølgestationer eller Holdsteder, som modtager Meddelelse om, at løse Vogne er i Bevægelse mod Stationen eller Holdstedet, skal træffe de Foranstaltninger, som Omstændighederne tillader, for at afværge Ulykke.

VII. DRAISINER, TROLJER OG VOGNE.

§ 57.

Draisiner, Troljer og Vogne.

A. ALMINDELIGE BESTEMMELSER.

1. Draisiner, Troljer og Vogne maa ikke bringes ind paa Banen uden uafbrudt Ledsagelse.

Ledsagelse
og Bemanding.

Ledsageren, der benævnes *Føreren*, og som er ansvarlig for Køretøjets Førelse, skal være Statsbanetjenestemand.

En Draisine, der kun er beregnet til een Mand, kan fremføres af Føreren alene. I øvrigt skal Draisiner, Troljer og Materialvogne fremføres af den fornødne Arbejdsstyrke og mindst af 2 Mand.

Saaframt der paa en Draisine m. v. samtidig befordres Tjenestemænd af forskellige Tjenestekategorier, er den Tjenestemand, der henhører til den højeste Tjenestekategori, at betragte som Fører, saafremt der ikke inden Udkørslen udtrykkelig er truffet anden Bestemmelse herom.

2. Føreren har Ansvaret for Køretøjets Fremførelse med Hensyn til Toggangen m. v. samt for, at alle givne Forskrifter med Hensyn til Bemanding og Fremførelse m. m. følges.

Føreren og
dennes An-
svar.

Saaframt Føreren ikke opfylder Betingelserne for at være Togfører, skal han have det fornødne Kendskab til Signalreglementet og nærværende Reglement. Distriktschefen bestemmer, i hvilken Udstrækning et saadant Kendskab skal afgøres ved en Prøve.

Naar en Statsbane-Motordraisine foruden af Føre-

ren er bemanded med særlig Chauffør, skal denne have fornødent Kendskab til Signalreglementet og nærværende Reglement, og han har Ansvaret for Kørehastighed og Udkig og skal sørge for, at Draisi-
nen er forsynet med de fornødne Signalapparater.

Ved Fremførelse af Motordraisiner, tilhørende andre Statsinstitutioner, paahviler Ansvaret udelukkende den ledsagende Statsbanetjenestemand (Føreren).

Forinden Udkørslen skal Føreren gøre sig bekendt med de i Særtogsskabet opslaaede Meddelelser og ved Forespørgsel til Udgangsstationen skaffe sig Oplysning om mulige Togforsinkelser, og han skal under Kørslen være opmærksom paa Toggangen og da i særlig Grad paa Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres.

Naar der er bekendtgjort Arbejdstogs Løb paa en Strækning, og der inden for den bekendtgjorte Arbejdstid skal fremføres Draisi-
ner m. v. over denne Strækning, skal Føreren af Køretøjet ved Forespørgsel til Stationer m. v. — eventuelt pr. Telefon fra et Vogterhus — skaffe sig Meddelelse fra en Togfølgestation om, hvor Arbejdstoget befinder sig. Lignende Forsigtighedsregler bør iagttages, naar der er signaliseret Særtog og i Tilfælde af Togforsinkelser.

Føreren har Ansvaret for, at Draisi-
ner, Troljer o. l., som hensættes uden Tilsyn paa Stationer eller ved Overkørsler, er forsvarligt aflaaet.

3. Togfølgestationerne skal meddele forlangte Oplysninger saa nøjagtigt som muligt, og Oplysningerne maa kun gives af Stationspersonale, der er berettiget til at fungere som Stationsbestyrer.

For de i Afsnit B, Punkt 2 nævnte Motordraisiners Vedkommende skal Stationsbestyreren paa Udgangsstationen give Føreren Oplysning om, hvilke Togfølgestationer, der er lukket eller ubetjent.

Stationsbestyrerne, saavel paa Udgangsstationen som paa Strækningen, skal meddele Føreren alle Op-

Stationernes
Forhold.

VII. DRAISINER, TROLJER OG VOGNE.

§ 57.

Draisiner, Troljer og Vogne.

A. ALMINDELIGE BESTEMMELSER.

1. Draisi-
ner, Troljer og Vogne maa ikke bringes ind paa Banen uden uafbrudt Ledsagelse.

Ledsagelse
og Bemanding.

Ledsageren, der benævnes *Føreren*, og som er ansvarlig for Køretøjets Førelse, skal være Statsbanetjenestemand.

En Draisine, der kun er beregnet til een Mand, kan fremføres af Føreren alene. I øvrigt skal Draisi-
ner, Troljer og Materialvogne fremføres af den fornødne Arbejdsstyrke og mindst af 2 Mand.

Saaframt der paa en Draisine m. v. samtidig befordres Tjenestemænd af forskellige Tjenestekategorier, er den Tjenestemand, der henhører til den højeste Tjenestekategori, at betragte som Fører, saafremt der ikke inden Udkørslen udtrykkelig er truffet anden Bestemmelse herom.

2. Føreren har Ansvaret for Køretøjets Fremførelse med Hensyn til Toggangen m. v. samt for, at alle givne Forskrifter med Hensyn til Bemanding og Fremførelse m. m. følges.

Føreren og
dennes An-
svar.

Saaframt Føreren ikke opfylder Betingelserne for at være Togfører, skal han have det fornødne Kendskab til Signalreglementet og nærværende Reglement. Distriktschefen bestemmer, i hvilken Udstrækning et saadant Kendskab skal afgøres ved en Prøve.

Naar en Statsbane-Motordraisine foruden af Føreren er bemanded med særlig Chauffør, skal denne have

fornødent Kendskab til Signalreglementet og nærværende Reglement, og han har Ansvar for Kørehastighed og Udkig og skal sørge for, at Draisinen er forsynet med de fornødne Signalapparater.

Ved Fremførelse af Motordraisiner, tilhørende andre Statsinstitutioner, paahviler Ansvar udelukkende den ledsagende Statsbanetjenestemand (Føreren).

Forinden Udkørslen skal Føreren gøre sig bekendt med de i Særtogsskabet opslaaede Meddelelser og ved Forespørgsel til Udgangstationen skaffe sig Oplysning om mulige Togforsinkelser, og han skal under Kørslen være opmærksom paa Toggangen og da i særlig Grad paa Strækninger, hvor Særtog ikke signaliseres.

Naar der er bekendtgjort Arbejdstogs Løb paa en Strækning, og der inden for den bekendtgjorte Arbejdstid skal fremføres Draisiner m. v. over denne Strækning, skal Føreren af Køretøjet ved Forespørgsel til Stationer m. v. — eventuelt pr. Telefon fra et Vogterhus — skaffe sig Meddelelse fra en Togfølgestation om, hvor Arbejdstoget befinder sig. Lignende Forsigtighedsregler bør iagttages, naar der er signaliseret Særtog og i Tilfælde af Togforsinkelser.

Føreren har Ansvar for, at Draisiner, Troljer o. l., som hensættes uden Tilsyn paa Stationer eller ved Overkørsler, er forsvarligt aflaaet.

3. Togfølgestationerne skal meddele forlangte Oplysninger saa nøjagtigt som muligt, og Oplysningerne maa kun gives af Stationspersonale, der er berettiget til at fungere som Stationsbestyrer. En Togfølgestation maa aldrig give en Draisine m. v. Tilladelse til at befare Strækningen, før den har skaffet sig Oplysning om, hvilken Art af Køretøj det drejer sig om, og iagttaget de for paagældende Køretøj i Afsnit B fastsatte Bestemmelser.

For de i Afsnit B, Punkt 2 nævnte Motordraisiners Gyldig fra 15/11 1940.

Vedkommende skal Stationsbestyreren paa Udgangstationen give Føreren Oplysning om, hvilke Togfølgestationer, der er lukket eller ubetjent.

Stationsbestyrerne, saavel paa Udgangstationen som paa Strækningen, skal meddele Føreren alle Oplysninger om opstaaede Uregelmæssigheder i Toggangen, der kan faa Betydning for Fremførelsen.

4. Draisiner m. v. skal fremføres med en efter Forholdene afpasset Hastighed.

Paa Stationer samt paa Strækninger, hvor Udsigten over Banen er mindre god, maa Hastigheden ikke overskride 25 km/T.

Ved ubevogtede Overkørsler, hvor de tilstødende Veje ikke kan overses i tilstrækkelig Afstand, maa Hastigheden ikke være større, end at Køretøjet kan standse øjeblikkelig. Ved bevogtede Overkørsler samt ved Overkørsler, der er sikret ved Lyssignalanlæg, skal Draisiner bringes til Standsning og derefter føres forsigtigt over, naar Føreren har overbevist sig om, at Overkørslen er fri.

Hastighedsnedsættelse og Standsning kan dog undlades ved de Overkørsler, hvor det ved Haandsignal fra Overkørslen tilkendegives, at Overkørslen er fri.

Naar Draisiner m. v. nærmer sig en Overkørsel, skal Ledbevogtningspersonalet, dersom det er til Stede, give Haandsignal til Angivelse af, om Overkørslen kan passeres eller ikke.

5. Draisiner m. v. maa ikke følge efter Tog i mindre Afstand end 200 m.

De i Afsnit B, Punkt 2, nævnte Motordraisiner maa dog kun i klart Vejr afsendes efter Plan- og Særtog uden at afvente Tilbage melding for dette.

Draisiner m. v. maa ikke afsendes efter et Tog, der har Skydelokomotiv, medmindre dette følger med

Hastighed.
Passering af
Overkørsler.

Forhold til
Tog.

til næste Togfølgestation. De skal have forladt et Banestykke saa betids, at Tog, som skal ind paa det paagældende Banestykke, ikke sinkes. Tungt læsede Troljer skal dog have forladt Banestykket mindst 10 Minutter, før Toget skal indlades paa dette, jfr. Afsnit B, Punkt 4.

6. Draisiner m. v. skal i Mørke føre Signal i Overensstemmelse med Signalreglementet.

Motordraisiner skal afgive Lydsignaler af passende Styrke foran Overkørsler og Overgange.

I stærk Taage eller Mørke maa der ikke køres med Troljer og Materialvogne, medmindre Arbejdet paa Banen eller andre Omstændigheder gør det paa-trængende nødvendigt.

B. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR VISSE ARTER AF KØRETØJER.

1. Ubelæssede Troljer og Draisiner, herunder Motordraisiner, der kan sættes ud af Sporet med Haandkraft, og hvis Vægt i driftsfærdig Stand ikke overskrider 700 kg, fremføres efter Reglerne i Afsnit A. Draisiner, hvis Vægt overskrider 250 kg, skal være forsynet med fast Donkraft.

2. For ubelæssede Motordraisiner, som i driftsfærdig Stand vejer over 700 kg, og for Motordraisiner med særlig stort Profil gælder foruden Bestemmelserne i Afsnit A, tillige følgende særlige Bestemmelser:

Paa Draisinen skal dens Vægt i driftsfærdig Stand være angivet.

Den skal være forsynet med en kraftigt virkende Bremse og medføre saadanne Hjælpemidler, at den ved Hjælp af disse med Sikkerhed kan sættes ud af Sporet ved Haandkraft.

Draisinen afsendes uden Anmeldelse og uden at være signaliseret.

Gyldig fra ¹⁵/₁₁ 1940.

70.

lysninger om opstaaede Uregelmæssigheder i Toggangen, der kan faa Betydning for Fremførelsen.

4. Draisiner m. v. skal fremføres med en efter Forholdene afpasset Hastighed.

Paa Stationerne, ved aabentstaaende Overkørsler samt paa Strækninger, hvor Udsigten over Banen er mindre god, maa Hastigheden ikke overskride 25 km/T. Ved Overkørsler, hvor de tilstødende Veje ikke kan overses i tilstrækkelig Afstand, maa Hastigheden ikke være større, end at Køretøjet kan standses øjeblikkelig. Hastighedsnedsættelse ved Overkørslerne kan dog undlades, naar det ved Haandsignal fra disse tilkendegives, at Banen er fri.

Naar Draisinen m. v. nærmer sig en Overkørsel, skal Ledbevoogningspersonalet, dersom det er til Stede, give Haandsignal til Angivelse af, om Overkørslen kan passeres eller ikke.

5. Draisiner m. v. maa ikke følge efter Tog i mindre Afstand end 200 m.

De i Afsnit B, Punkt 2 nævnte Motordraisiner maa dog kun i klart Vejr afsendes efter Plan- og Særtog uden at afvente Tilbage melding for dette.

Draisiner m. v. maa ikke afsendes efter et Tog, der har Skydelokomotiv, medmindre dette følger med til næste Togfølgestation. De skal have forladt et Banestykke saa betids, at Tog, som skal ind paa det paagældende Banestykke, ikke sinkes. Tungt læsede Troljer skal dog have forladt Banestykket mindst 10 Minutter, før Toget skal indlades paa dette, jfr. Afsnit B, Punkt 4.

6. Draisiner m. v. skal i Mørke føre Signal i Overensstemmelse med Signalreglementet.

Motordraisiner skal afgive Lydsignal af passende Styrke foran Overkørsler og Overgange.

I stærk Taage eller Mørke maa der ikke køres med Troljer og Materialvogne, medmindre Arbejdet

Hastighed.
Passering af
Overkørsler.

Forhold til
Tog.

Signaler fra
Køretøjerne.
Kørsel i Mørke
og Taage.

Signaler fra
Køretøjerne.
Kørsel i Mørke
og Taage.

Ubelæssede
Troljer og
Draisiner af
Vægt ikke
over 700 kg.

Ubelæssede
Motordraisiner,
som vejer
over 700
kg, m. v.

paa Banen eller andre Omstændigheder gør det paa-trængende nødvendigt.

B. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR VISSE ARTER AF KØRETØJER.

1. Ubelæssede Troljer og Draisiner, herunder Motordraisiner, der kan sættes ud af Sporet med Haandkraft, og hvis Vægt i driftsfærdig Stand ikke overskrider 700 kg, fremføres efter Reglerne i Afsnit A. Draisiner, hvis Vægt overskrider 250 kg, skal være forsynet med fast Donkraft.

2. For ubelæssede Motordraisiner, som i driftsfærdig Stand vejer over 700 kg, og for Motordraisiner med særlig stort Profil gælder foruden Bestemmelserne i Afsnit A., tillige følgende særlige Bestemmelser:

Paa Draisinen skal dens Vægt i driftsfærdig Stand være angivet.

Den skal være forsynet med en kraftigt virkende Bremse og medføre saadanne Hjælpemidler, at den ved Hjælp af disse med Sikkerhed kan sættes ud af Sporet ved Haandkraft.

Draisinen afsendes uden Anmeldelse og uden at være signaliseret.

Den maa kun afgaa fra Udgangstationen eller fra en betjent Station med Stationsbestyrerens Tilladelse.

Draisinen skal altid — ogsaa paa dobbeltsporet Bane med Linieblok — afmeldes og tilbagemeldes fra Togfølgestation til Togfølgestation. Afmeldingen foretages efter Reglerne i § 26, idet der dog i Afmeldingstelegrammet anføres Draisinens Bestemmelsesstation, altsaa saaledes:

»En Motordraisine til afsendes«.

Som Bestemmelsesstation anføres den sidste Station paa den Strækning, Draisinen skal befare.

Afmeldingen maa ikke foretages, forinden der haves Vished for, at Draisinen er klar til Viderekørsel.

Den maa kun afgaa fra Udgangstationen eller fra en Togfølgestation med Stationsbestyrerens Tilladelse. Naar Føreren af Draisinen henvender sig til Stationsbestyreren for at faa denne Tilladelse, skal han udtrykkelig meddele, at det drejer sig om en Motordraisine, der skal fremføres efter nærværende Bestemmelser.

Draisinen skal altid — ogsaa paa dobbeltsporet Bane med Linieblok — afmeldes og tilbagemeldes fra Togfølgestation til Togfølgestation. Afmeldingen foretages efter Reglerne i § 26, idet der dog i Afmeldingstelegrammet anføres Draisinens Bestemmelsesstation, altsaa saaledes:

»En Motordraisine til afsendes«.

Som Bestemmelsesstation anføres den sidste Station paa den Strækning, Draisinen skal befare.

Afmeldingen maa ikke foretages, forinden der haves Vished for, at Draisinen er klar til Viderekørsel.

Elektriske Underretningssignaler gives ikke.

Den Togfølgestation, der modtager Afmeldingen, skal saa vidt muligt holde et Hovedspor frit til Draisisens Passage.

Naar Draisisen er kommet til en af de to Togfølgestationer, som begrænser Banestykket, eller Føreren til en af disse Stationer har givet Melding om, at den er fjernet fra Sporet paa fri Bane, sender denne Station den anden Telegrammet:

»Motordraisisen ankommet her«,

henholdsvis:

»Motordraisisen fjernet fra Sporet paa fri Bane«,

og Draisisen maa derefter ikke gaa ind paa Banestykket eller bringes paa Spor igen, før Tilladelse er indhentet hos den paagældende Togfølgestation, og Draisisen paany er afmeldt.

Tiderne for Af- og Tilbage melding, Afgang m. m. indføres i Togjournalen.

Mastesignalerne paa Stationerne og paa fri Bane vises ikke og har ikke Betydning for Draisisen. Draisisen maa ikke passere en Togfølgestation, før Stationsbestyreren har givet mundtlig Tilladelse.

Paa Stationer med elektrisk Signalanlæg og Sporisolering (Sportavle) skal saadan Tilladelse indhentes gennem Telefonen ved Indkørselssignalet.

Naar Draisisen under Kørsel paa dobbeltsporet Bane forlader en Togfølgestation, skal den køre ad det for Køreretningen normale Spor. Tilbagevenden fra fri Bane skal ske ad samme Spor som Udkørslen.

Saafremt der gøres et længere Ophold paa fri Bane, og Aftale om Ophold og disses Varighed ikke er truffet med den Togfølgestation, hvorfra Draisisen er kørt ind paa det paagældende Banestykke, skal Føreren saa vidt muligt — eventuelt pr. Telefon fra et Vogterhus — underrette den nærmeste Togfølgestation om Opholdet. Kan Draisisen rent undtagelses-

vis ikke naa ind til en af de Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, inden et Tog skal ind paa dette, skal Underretning herom og om, hvorvidt Draisen er bragt ud af Sporet, hurtigst muligt — f. Eks. pr. Telefon fra et Vogterhus — gives en af disse 2 Stationer af Føreren.

Naar der er givet en Draisine Tilladelse til at forlade en Togfølgestation eller til at bringes paa Spor paa fri Bane, maa der ikke inklades Tog paa Banestykket (paa dobbeltsporet Bane paa det Spor, hvor Draisen befinder sig), før Draisen er tilbagemeldt, eller der fra Føreren er modtaget Melding om, at den paany er fjernet fra Sporet paa fri Bane.

Bliver en Draisine, der befinder sig paa fri Bane, ude af Stand til at fortsætte sit Løb, skal den, for saa vidt den ikke ved andre Hjælpemidler kan bringes videre, straks sættes ud af Sporet. Melding herom gives til nærmeste Togfølgestation. Kan den paa Grund af særlige Omstændigheder ikke bringes ud af Sporet, skal Melding herom samt Anmodning om den fornødne Hjælp snarest gives til nærmeste Togfølgestation, hvorhos Draisen skal dækkes i Overensstemmelse med Reglerne i § 51 vedrørende Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane.

Naar Togfølgestationer paa den Strækning, Draisen skal føres over, er lukkede eller ubetjente, skal endvidere følgende iagttages:

Draisen afmeldes til den følgende Togfølgestation, der kan vækkes, dog ikke ud over den nærmeste By- eller Knudestation.

Føreren for en Draisine, der befinder sig paa fri Bane, paa ubetjent eller lukket Station, skal i betimelig Tid, forinden Tog skal inklades paa den Strækning, over hvilken Draisen er afmeldt, underrette nærmeste Togfølgestation om, hvor Draisen befinder sig.

I Tilfælde, hvor Stationens Lukning hindrer Af-

melding, kan Aftale træffes mellem Føreren og en Togfølgestation om Draisinens Fremførelse over en nærmere aftalt Strækning inden for et nærmere fastsat Tidsrum.

3. Materialvogne og andre enkelte Køretøjer, der er saa tunge, at de i tom Tilstand ikke ved Haandkraft kan kastes ud af Sporet, fremføres paa *enkeltsporet* Bane som Arbejdstog i Overensstemmelse med §§ 27, 2 c og 35, og de anordnes af den Togfølgestation, hvorfra de udgaar, ved Underretning til Nabetogfølgestationen, der om fornødent anordner deres Kørsel videre til næste Togfølgestation. Paa *dobbeltsporet* Bane anordnes de som særlige Arbejdstog (§ 36) af Distriktschefen, henholdsvis Trafikinspektøren.

Tunge Køretøjer.

4. a. Troljer, der fører saa tungt Læs, at de ikke med Haandkraft kan kastes ud af Sporet, maa ikke fremføres hurtigere, end en Mand kan gaa, og i en Afstand af ca. 800 m foran og bag efter Køretøjet skal en Mand bevæge sig med Stopsignal, der vises, indtil Køretøjet er aflæsset.

Tungt belæssede Troljer.

b. I Tilfælde, hvor en saadan Fremgangsmaade vil medføre Vanskeligheder for tungtlæssede Troljers Fremførelse eller endog helt hindre denne, kan Kørslen med Troljen foregaa saaledes:

Føreren retter følgende mundtlige eller telefoniske Forespørgsel til en af de Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, under Opgivelse af Navn og Stilling:

»Maa tungtlæsset Trolje befare Banestykket mellem og fra Kl. til Kl.?«.

Paa Baner med 2 eller flere Spor skal Føreren angive, paa hvilket Spor Troljen skal fremføres, og dette angives i samtlige Meldinger.

Hvis der intet er til Hinder for Kørslen, giver den

paagældende Station følgende Telegram til den anden Nabotogfølgestation:

»Kørsel med tungtlæsset Trolje tilladt mellem og fra Kl. til Kl.

Troljefører er (Navn og Stilling).

(Stationsnavn)«.

Naar Nabostationen har kvitteret for dette Telegram, giver Stationsbestyreren paa den af Føreren adspurgte Station skriftligt eller telefonisk følgende Svar til Troljeføreren:

»Kørsel med tungtlæsset Trolje mellem og tilladt fra Kl. til Kl.«.

(Afgives Svaret skriftligt, forsynes det med Stationsbestyrerens Underskrift. Afgives det pr. Telefon, tilføjes Stationsbestyrerens Navn og Tjenestestilling).

Straks efter, at Depecherne er udvekslede, skal begge Togfølgestationer paa det Telegrafbord, henholdsvis ved den Telefon, hvor Togafmelding foregaar, anbringe et Papskilt med Paaskrift:

»Tungtlæsset Trolje mellem og«
og underrette hinanden om, at dette er sket.

Dette Skilt maa først fjernes, naar Troljen har forladt Banestykket.

Troljen kan derefter fremføres paa Banestykket uden yderligere Forholdsregler.

Naar Troljen er aflæsset, eller Transporten er endt, giver Føreren følgende mundtlige eller telefoniske Melding, ligeledes under Opgivelse af Navn og Stilling til en af de Banestykker begrænsende Togfølgestationer:

»Kørsel med tungtlæsset Trolje mellem og endt«.

Den modtagende Tjenestemand kvitterer for Meldingen med Angivelse af Navn og Stilling og under-

retter Stationsbestyreren, der derpaa giver følgende Telegram til Nabotogfølgestationen:

»Kørsel med tungtlæsset Trolje mellem
og endt Kl.

Fører var

(Stationsnavn)«.

Forinden forannævnte Melding om Troljekørselens Ophør er modtaget, maa der ikke indlades Tog paa Banestykket, henholdsvis det Spor, ad hvilket Troljekørslen foregaar, før Tog- og Lokomotivfører af en af de to Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, skriftligt er underrettet om, at der er tungtlæsset Trolje paa dette, og Toget skal da over hele det paagældende Banestykke fremføres med Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten. Gennemkørende Tog skal standses for at modtage en saadan Underretning.

For saa vidt Troljekørslen skal foregaa i et Tidsrum, hvor de Banestykker begrænsende Togfølgestationer er lukket eller er ubetjent, skal den Station, som giver Tilladelse til Kørslen, afgive Telegrammet om den givne Tilladelse til den nærmest følgende Togfølgestation, der kan vækkes, dog ikke til en fjernere liggende Station end den nærmeste By- eller Knudestation.

Føreren maa ikke forlade sin Trolje, forinden den er bragt ud af Sporet.

Føreren skal sørge for, at Kørsel med tungtlæsset Trolje er endt og Melding derom afgivet til en af Togfølgestationerne mindst 10 Minutter, forinden et Tog skal ind paa Banestykket (det Spor, paa hvilket Troljekørslen foregaar).

VIII. SIKRING OG PASNING AF STATIONER, SOM HELT ELLER DELVIS BETJENES AF STA- TIONSPASSER, SAMT SIKRING OG PASNING AF SIDESPOR PAA FRI BANE.

§ 58.

Sikring og Pasning af Stationer, som helt eller delvis betjenes af Stationspasser.

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 Ikke-Tjenestemand betragtes med Hensyn til de ham paa hvilende tjenstlige Forretninger som Tjenestemand og maa afgive Erklæring som saadan.

I. TOGFØLGESTATIONER, SOM PAA VISSE TIDER BETJENES AF STATIONSPASSER.

Sikring.

1. En Togfølgestation, der er forsynet med *Centralsikring*, kan i visse Dele af Døgnet i Togtid betjenes af Stationspasser. I det paagældende Tidsrum betragtes Stationen som Holdsted og deltager saaledes ikke i Togenes Af- og Tilbage melding.

Fra Kravet om Centralsikring kan der dog ses bort for saa vidt angaar Stationer med Krydsningsspor beliggende paa Baner, hvor største tilladte Hastighed ikke overskrider 75 km/T, naar Sikringsanlægget udformes saaledes, at en bestemt Togvej gennem Stationen kan aflaaes paa den Maade, at Signalgivningen sættes i Afhængighed af Forbindelsessporskif-

terne til Læssesporene med tilhørende Dækningsporskifter, og øvrige Sporskifter i den paagældende Togvej aflaaes ved særlige Nøglelaase eller andet særligt Aflaasningsanlæg uden Afhængighed af Signalgivningen.

2. Stationspasseren skal almindeligvis være fuldt fortrolig med Betjeningen af det paa Stationen værende Sikringsanlæg, hvorom der efter aflagt Prøve skal udstedes Attest af Trafikinspektøren. Har Stationspasseren ikke denne Attest, maa han kun foretage de for Signalernes Indstilling nødvendige Manipulationer og maa under ingen Omstændigheder foretage Indgreb i Sporskifteaflaasningen.

Stationspasserens Kendskab til Sikringsanlægget.

3. Forinden Stationen afgives til en Stationspasser, skal Stationsbestyreren indstille og aflaae, eventuelt kontrolaflaae, Sporskifterne til den Togvej, der skal benyttes, og desuden sikre Indgangssporskifterne til andre Togveje mod Omstilling ved Aflaasning af Betjenings- eller Aflaasningshaandtag for disse Sporskifter ved særlig Nøgle. Tilsvarende Aflaasning skal paa dobbeltsporet Bane foretages af de Læssesporforbindelser, der fra det ene Hovedspor fører over det andet Hovedspor. Eventuelt Sporbesættelsesapparat skal sikres saaledes, at Stationspasseren kun kan oplaase den Togvej, som skal benyttes. I Tilfælde, hvor førnævnte Sporskifters Aflaasning ikke er inddraget under Sikringsanlægget, skal disse Sporskifter aflaaes med de herfor bestemte Nøgler. Den eller de Nøgler, der aflaaer sidstnævnte Sporskifter, og de Nøgler til Sporbesættelsesapparatet, som ikke maa benyttes, skal anbringes paa et for Stationspasseren utilgængeligt Sted. Endvidere skal Stationsbestyreren sikre sig, at Signalerne kan stilles.

Stationsbestyrerens Forhold ved Overleveringen til Stationspasser.

Stationsbestyreren maa ikke fratræde Tjenesten, forinden den Toggang er afviklet, som planmæssigt skal have fundet Sted, medens Stationen endnu fungerer som Togfølgestation.

Nøgler til
Sidespor paa
fri Bane.

4. Opbevares Nøglen eller Nøglerne til et Sidespor paa fri Bane paa en af Sidesporets Nabostationer, maa en saadan Station kun overdrages til Stationspasser, naar Stationsbestyreren har skaffet sig Sikkerhed for, at de paagældende Nøgler er paa Plads.

I den Tid, Stationen er overdraget til Stationspasser, skal den paa Stationen værende Nøgle opbevares paa et for Stationspasseren utilgængeligt Sted, og Nøglen, der opbevares paa anden Station, maa ikke udleveres.

Uregelmæssig-
heder.

5. Kommer Sikringsanlægget under Stationspasserens Tjeneste i Uorden, eller er der andet til Hinder for Togs Modtagelse, henholdsvis Afsendelse, skal Signalerne holdes paa »Stop«. Stationsbestyreren skal snarest underrettes. Kan dette ikke ske inden Togankomst, underrettes nærmeste Togfølgestation, der sørger for, at alle Tog, der skal passere Stationen, faar fornøden Underretning, og at Underretning gives til Trafikinspektøren og eventuelt Telegrafafformanden.

Endvidere underretter Stationspasseren Togføreren, forinden denne indrangerer, henholdsvis udrangerer Togt.

Togankomst
og Togafgang.

6. 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,

at de Sporskifter, han kan stille, er aflaaet, samt konstatere,

at Sporskifterne er rigtigt stillet til Hovedspor, og

at der i øvrigt intet er til Hinder for Togets Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.

Det paahviler derhos Stationspasseren rettidigt at lukke de Bomme og Led, hvis Betjening paahviler Stationen.

Umiddelbart efter, at Toget er standset paa, henholdsvis har forladt Stationen, skal Sikringsanlægget bringes i den foreskrevne Stilling og Afgangstiden meldes til næste Station.

7. Paa Baner, hvor Linieringning foretages, afgiver Stationspasseren de elektriske Underretningssignaler, for saa vidt Gennemringning ikke finder Sted. For gennemkørende Tog maa Stationspasseren nøje iagttage, at Linieringning er foretaget, før Gennemkørselssignal gives.

Linieringning.

For standsende Tog skal Togføreren, forinden Afgangssignal gives, sikre sig, at Linieringning er foretaget.

8. Under Forudsætning af, at den under Punkt 3 paabudte Aflaasning tillader det, kan Rangering finde Sted i den Tid, en Togfølgestation betjenes af Stationspasser, undtagen naar Stationspasseren ikke har Attest, jfr. Punkt 2.

Rangering.

Uden for Togtid maa der under ingen Omstændigheder foretages Rangeringer, der berører den Togvej, Togene skal benytte.

Naar Rangering skal finde Sted, skal Stationspasseren efter Togføreren's Ordre foretage de Oplaaninger, henholdsvis udlevere de Sporskiftesnøgler, 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 foreskrevne Stand, og at Vognene hensættes paa Læssesporet inden for Frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

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

A. Stationer med Indkørselssignaler, som betjenes af Stationspasser alene.

1. En Station, som er forsynet med Centralsikring, kan betjenes af Stationspasser alene. Stationen betragtes som Holdsted og deltager saaledes ikke i Togenes Af- og Tilbage melding.

2. Uden for de Tider, i hvilke der rangeres paa Stationen eller foretages Sporskifteeftersyn, skal Sporskifterne i Hovedspor være stillet og aflaset til frit Hovedspor, og Dækningssporskifterne og Sporspærrerne skal være stillet og aflaset saaledes, at de hindrer Kørsel fra Læssespor ud i Hovedspor.

3. Stationspasseren skal være fuldt fortrolig med det paa Stationen værende Sikringsanlæg, hvorom der efter aflagt Prøve skal udstedes Attest af Trafikinspektøren.

4. Kommer Sikringsanlægget i Uorden, eller er der andet til Hinder for Togs Modtagelse, henholdsvis Afsendelse, skal Signalerne holdes paa »Stop«, og nærmeste Togfølgestation underrettes snarest. Denne foranlediger, at alle Tog, der skal passere Stationen, faar fornøden Underretning, og at Trafikinspektøren og eventuelt Telegraformanden underrettes. Endvidere underretter Stationspasseren Togføreren, forinden denne indrangerer, henholdsvis udrangerer Togget.

5. 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,

Det paahviler derhos Stationspasseren rettidigt at lukke de Bomme og Led, hvis Betjening paahviler Stationen.

Umiddelbart efter at Toget er standset paa, henholdsvis har forladt Stationen, skal Sikringsanlægget bringes i den foreskrevne Stilling og Afgangstiden meldes til næste Station.

7. Paa Baner, hvor Linieringning foretages, afgiver Stationspasseren de elektriske Underretningssignaler, for saa vidt Gennemringning ikke finder Sted. For gennemkørende Tog maa Stationspasseren nøje iagttage, at Linieringning er foretaget, før Gennemkørselssignal gives.

For standsende Tog skal Togføreren, forinden Afgangssignal gives, sikre sig, at Linieringning er foretaget.

8. Under Forudsætning af, at den under Punkt 3 paabudte Aflaasning tillader det, kan Rangering finde Sted i den Tid, en Togfølgestation betjenes af Stationspasser, undtagen naar Stationspasseren ikke har Attest, jfr. Punkt 2.

Uden for Togtid maa der under ingen Omstændigheder foretages Rangeringer, der berører den Togvej, Togene skal benytte.

Naar Rangering skal finde Sted, skal Stationspasseren efter Togføreren's Ordre foretage de Oplaastringer, henholdsvis udlevere de Sporskiftetøglar, 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 foreskrevne Stand, og at Vognene hensættes paa Læssesporet inden for Frispormærkerne og bremuses eller afstoppes.

9. Bliver der af Hensyn til Tillysning af Tog eller under uregelmæssig Toggang undtagelsesvis nødvendigt at

Linieringning.

Rangering.

Stationen betjenes ekstraordinært som Togfølgestation.

Sikring.

Sporskifternes Stilling og Aflaasning.

Stationspasserens Kendskab til Sikringsanlægget.

Uregelmæssigheder.

Togankomst og Togafgang.

etablere en Station som Togfølgestation i et Tidsrum, i hvilket Stationen normalt er Holdested, skal Stationsbestyreren — efter at have sikret sig, at Stationens Indkørselssignaler staar paa »Stop« — snarest underrette Nabotogfølgestationerne om Forholdet, medmindre dette fremgaar af en Særtogsanmeldelse, der er uddelt til disse Stationer.

Togføreren for hvert enkelt Tog, der planmæssigt skal standse paa Stationen i den Tid, denne ekstraordinært fungerer som Togfølgestation, skal dernæst gennem en foranliggende Togfølgestation, hvor Toget efter sin Køreplan skal holde, underrettes om Forholdet ved følgende Telegram:

»Tgf. Tog
Stationen fungerer som Togfølgestation.
.....
Stationens Navn«.

Umiddelbart efter at denne Meddelelse er afgivet til Toget, giver Underretningsstationen følgende Telegram til den nyetablerede Togfølgestation:

»Tog underrettet om, at
Station fungerer som Togfølgestation.
.....
Stationens Navn«.

Modtager Stationen ikke rettidigt dette Telegram, tages Toget ind for den Signalgivning, der er foreskrevet for Standsning af planmæssigt gennemkørende Tog, og underrettes straks efter Standsningen om Forholdet. Toget kan dog tages ind paa Stationen paa normal Maa- de, saafremt det i Forvejen er underrettet om, at det skal krydse, passere (passeres) eller overhales paa Stationen (§§ 34,5, 34,9, 35,7, 35,9, 41,7, 42,3 henholdsvis 42,4).

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

A. Stationer med Indkørselssignaler, som betjenes af Stationspasser alene.

1. En Station, som er forsynet med Centralsikring, kan betjenes af Stationspasser alene. Stationen betragtes som Holdested og deltager saaledes ikke i To- genes Af- og Tilbage melding.

Sikring.

2. Uden for de Tider, i hvilke der rangeres paa Stationen eller foretages Sporskifteeftersyn, skal Sporskifterne i Hovedspor være stillet og aflaaet til frit Hovedspor, og Dækningssporskifterne og Sporspærrerne skal være stillet og aflaaet saaledes, at de hindrer Kørsel fra Læssespor ud i Hovedspor.

Sporskifternes
Stilling og
Aflaasning.

3. Stationspasseren skal være fuldt fortrolig med det paa Stationen værende Sikringsanlæg, hvorom der efter aflagt Prøve skal udstedes Attest af Trafikinspektøren.

Stationspas-
sens Kend-
skab til Sik-
ringsanlægget

4. Kommer Sikringsanlægget i Uorden, eller er der andet til Hinder for Togs Modtagelse, henholdsvis Afsendelse, skal Signalerne holdes paa »Stop«, og nærmeste Togfølgestation underrettes snarest. Denne foranlediger, at alle Tog, der skal passere Stationen, faar fornøden Underretning, og at Trafikinspektøren og eventuelt Telegrafformanden underrettes. Endvidere underretter Stationspasseren Togføreren, forinden denne indrangerer, henholdsvis udrangerer To- get.

Uregelmæssig-
heder.

5. Hvor Linieringning ikke finder Sted, skal Nabo- stationen umiddelbart før Togafgang underrette Sta- tionen om Afgangstiden.

Togankomst
og Togaf-
gang.

Forinden Stationspasseren stiller »Kør«, henholds- vis »Kør igennem«, Signal for et Tog, skal han skaffe sig Sikkerhed for,

at Togvejen er fri,

at Sporskifterne og Sporspærreerne er rigtig stillet og aflaset, og

at der i øvrigt intet er til Hinder for Togets Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.

Det paahviler derhos Stationspasseren rettidigt at lukke de Bomme og Led, hvis Betjening paahviler Stationen.

Umiddelbart efter, at Toget er standset paa, henholdsvis har forladt Stationen, skal Sikringsanlægget bringes i den foreskrevne Stilling og Afgangstiden meldes til næste Station.

6. Paa Baner, hvor Linieringning foretages, afgiver Stationspasseren de elektriske Underretningssignaler, for saa vidt Gennemringning ikke finder Sted. For gennemkørende Tog maa Stationspasseren nøje iagttage, at Linieringning er foretaget, før Gennemkørselssignal gives. Linieringning.

For standsende Tog skal Togføreren, forinden Afgangssignal gives, sikre sig, at Linieringning er foretaget.

7. Naar Rangering skal finde Sted, skal Stationspasseren efter Togføreren's Ordre foretage de Oplaasninger, henholdsvis udlevere de Sporskiftenøgler, der er nødvendige for at frigøre de Sporskifter, hvor igen der skal rangeres. Rangering.

Togføreren for et rangerende Tog er personlig ansvarlig for, at Stationens Sikringsanlæg efter endt Rangering bringes i foreskrevne Stand, og at Vognene hensættes paa Læssespolet inden for Frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

Uden for Togtid maa der under ingen Omstændigheder foretages Rangeringer, der berører den Togvej, Togene skal benytte.

B. Stationer uden Indkørselssignaler, som helt eller delvis betjenes af Stationspasser.

En Station uden Krydsningsspor, beliggende paa en Banc, hvor største tilladte Hastighed ikke overskrider 75 km/T, kan være uden Indkørselssignaler og kan i Togtid være betjent af Stationspasser. Stationen betragtes som Holdested og deltager saaledes ikke i Togenes Af- og Tilbage melding.

Sikringsanlæg.

1. Sporskifterne i Hovedspor med tilhørende Dækningsspor skifter i Sidespor skal være laaset ved Nøgleaflaasning, og Sporskifterne i Hovedspor skal være forsynet med Betjeningslaas, der sikrer Tungetilslutningen, og Sporskiftesignal.

Nøgleaflaasningsanlægget kan være udformet paa følgende Maader:

- a) Nøglerne til Aflaasningsanlægget anbragt paa Stationen. Denne Ordning maa kun benyttes i den Tid, Stationen betjenes af Stationsbestyrer, hvorimod der aldrig maa gives Stationspasseren Adgang til at benytte Nøglerne.
- b) Sporskiftænøglerne anbragt paa Nabotogfølgestationerne.
- c) Sporskiftænøglerne anbragt i Centrallaas med Togvejsnøgle, der udleveres til Strækningens Togførere samt eventuelt endvidere til det af Stationens Personale, der opfylder Betingelserne for at kunne fungere som Stationsbestyrer. Centrallaasen skal være aflaaet saaledes, at uvedkommende ikke kan faa Adgang til den.

2. Uden for Tider, i hvilke der rangeres paa Stationen eller foretages Sporskifteeftersyn af Stationsbestyrer, skal Sporskifterne i Hovedspor samt Dækningsspor skifterne og eventuelt Sporspærrer være aflaaet og Sporskiftænøglerne udtaget. Hvor der findes Centrallaas, skal Sporskiftænøglerne være indsat

Sporskifternes Stilling og Aflaasning.

og fastholdt i Centrallaasen saaledes, at de kun kan frigøres ved Hjælp af Togvejsnøglen.

3. Saafremt Sporskiftænøglerne ved det under Punkt 1, b anførte Anlæg er anbragt paa Nabotogfølgestationerne, skal den af Stationerne, der skal give et Tog Tilladelse til at befare det paagældende Banestykke, sikre sig, at disse Sporskiftænøgler er til Stede paa nævnte Nabotogfølgestationer.

Sporskiftænøglerne maa kun udleveres til Togføreren af Stationsbestyreren personlig. Ved Udleveringen skal den anden Nabotogfølgestation underrettes ved Telegram.

Efter endt Brug skal Togføreren aflevere Nøglerne — saafremt andet ikke er foreskrevet — til Stationsbestyreren paa den Nabotogfølgestation, hvortil Toget først ankommer. Udleveringsstationen underrettes ved Telegram om, hvilke Nøgler der er modtaget.

4. Ved de under Punkt 1, c anførte Anlæg kan plomberet Reserve-Togvejsnøgle efter Distriktets Bestemmelse være anbragt paa Stationen.

Reservenøglen maa kun benyttes af:

- Tjenestemænd under Signaltjenesten,
- Tjenestemænd under Banetjenesten og
- Togførere

efter følgende Regler:

a. Tjenestemænd under Signaltjenesten maa kun benytte Nøglen paa Tider, i hvilke Stationen ikke passeres af Tog.

Saafremt Arbejdet ikke kan tilendebringes i Tiden mellem to Tog, skal Tjenestemanden i betimelig Tid forinden Togafgang fra Nabotogfølgestationen restille og aflaae Sporskifterne samt anbringe og plumbere Reservenøglen paa Plads.

b. Tjenestemænd under Banetjenesten maa i Almindelighed kun benytte Reservenøglen i togfri Intervaller. Baneformanden (Banevagten) skal, forin-

Sporskiftænøglernes Ud- og Tilbagelevering.

Reservenøgler.

den Reservenøglen tages i Brug, underrette Nabotogfølgestationerne. Efter endt Brug afleveres Nøglen til en af Nabotogfølgestationerne, der underretter den anden Nabotogfølgestation og foranlediger Nøglen anbragt paa Plads ved Henvendelse til Telegrafformanden.

Saafrømt Arbejdet ikke kan tilendebringes saa betids, at Reservenøglen rettidig kan være anbragt paa Nabotogfølgestationen, maa der forud tilkaldes en Tjenestemand under Signaltjenesten, der da forholder sig som angivet under a.

c. Togførere maa kun benytte Reservenøglen, naar de fejlagtig ikke medfører Nøgle til Centrallaasen. Forinden Nøglen tages i Brug, underrettes Nabotogfølgestationerne. Nøglen medtages og afleveres til en af disse Stationer, der underretter den anden Nabotogfølgestation og foranlediger Nøglen anbragt paa Plads.

Togføreren paafører Tograpporten Bemærkning om Reservenøglens Benyttelse.

d. Naar en Togfølgestation modtager Meddelelse om, at en Tjenestemand under Banetjenesten eller en Togfører har benyttet Reservenøglen, maa den ikke indlade Tog paa Banestykket, forinden Nøglen er afleveret paa en af Nabotogfølgestationerne.

5. Kommer Aflaasningsanlægget i Uorden eller er der andet til Hinder for Togs Modtagelse eller Afsendelse, skal Stationspasseren snarest underrette Stationsbestyreren, saafremt en saadan findes paa Stationen; i modsat Fald underrettes nærmeste Togfølgestation, der skriftlig underretter Toget og foranlediger Trafikinspektøren og Telegrafformanden underrettet.

Toget fremføres med fornøden Forsigtighed ved Passagen af Stationen.

6. Forinden et Tog skal afgaa fra en Nabotogfølgestation, skal Stationsbestyreren, henholdsvis Stationspasseren have skaffet sig Sikkerhed for,

at Togvejen er fri,

at Sporskifter og Sporspærrer er rigtigt stillet og aflaaet, samt

at der i øvrigt intet er til Hinder for Togets Modtagelse,

og afgiver derefter følgende Melding til Togfølgestationen:

»Ret for Tog«

Ved Meldingens Afgivelse er den paagældende tilige ansvarlig for, at alle Sporskiftenøglerne ved det under Punkt 1, c anførte Anlæg er indlaaset i Centrallaasen og Togvejsnøglen udtaget.

Meldingen indføres i Telegrafjournalen, og Toget maa i Almindelighed ikke afsendes fra Togfølgestationen, forinden Meldingen er modtaget.

Kan Meldingen undtagelsesvis ikke afgives, skal Togfølgestationen skriftlig underrette Toget. Der skal da udvises særlig Forsigtighed ved Togets Indkørsel paa Stationen.

Straks efter Togets Afgang meldes Afgangstiden til Nabostationen.

7. Naar Togføreren i Tilfælde af Ranging har foretaget Oplaaening af en Sporforbindelse, er han personlig ansvarlig for, at Stationens Sikringsanlæg efter endt Ranging bringes i foreskrevne Stand, og at Vognene er hensat paa Læssesporet inden for Frispormærkerne og er bremset eller afstoppet.

§ 59.

Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane.

Sidespor paa fri Bane betragtes som Holdsteder.

1. Sporskifterne i Hovedspor skal være forsynet med Sporskiftesignal.

Togankomst
og Togafgang.

Ranging.

Sikringsanlæg.

Sidespor med Hovedsignal skal være centralsikret.

Sidespor uden Hovedsignal skal være sikret saaledes:

Sporskifterne skal være aflaaet ved Nøgleaflaasning, og Sporskifterne i Hovedspor skal være forsynet med Betjeningslaas, der sikrer Tungetilslutningen. Nøgleaflaasningsanlægget udformes paa følgende Maader:

a. Sporskiftenøglerne anbragt i en Centrallaas ved Sidesporet i Blokafhængighed af Udkørselssignalerne paa Nabotogføgestationerne. Denne Ordning skal anvendes paa Baner, hvor største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T.

b. Sporskiftenøglerne, som giver Adgang til Aflaasningsanlægget, anbragt paa Nabotogføgestationerne eller paa Banens Udgangsstationer. Med Hensyn til Sporskiftenøglernes Ud- og Tilbagelevering forholdes som angivet i § 58, Afsnit II B, Punkt 3.

For Sikring af Sidespor paa Baner, der kun er bestemt til at befares af ikke-personførende Tog, kan der af Generaldirektoratet fastsættes særlige Regler.

2. Uden for de Tider, i hvilke der rangeres ved Sidesporet eller foretages Sporskifteeftersyn, skal Sporskifterne i Hovedspor være stillet og aflaaet til frit Hovedspor og Dækningsporskifterne og Sporspærrenerne være stillet og aflaaet saaledes, at de hindrer Kørsel ud i Hovedsporet. Ved Sidespor uden Hovedsignal skal de Nøgler, som giver Adgang til Aflaasningsanlægget, være fjernet fra Sporskifterne m. v. og være anbragt som angivet i Pkt. 1.

3. Sidespor kan enten være bevogtede af en Sidesporpasser eller være ubevogtede, dog skal Sidespor med Hovedsignal — naar ikke andet bestemmes af Generaldirektoratet — være bevogtet ved de Tog, der skal rangere ved Sidesporet.

4. *Sidesporpasser* kan enten være en Ikke-Tjenestemand (for private Sidespors Vedkommende eventuelt udpeget af Sidesporejeren) eller en Tjenestemand, som i begrænset Omfang er betroet Ansvar for Sikkerhedstjenesten uden dog at kunne fungere som Stationsbestyrer. En Ikke-Tjenestemand maa i hvert Tilfælde godkendes af Distriktet. Han betragtes med Hensyn til de ham paahvilende tjenstlige Forretninger som Tjenestemand og maa afgive Erklæring som saadan.

5. Ved Sidespor med Hovedsignal skal Sidesporpasseren være fuldt fortrolig med Sikringsanlægget, hvorom der efter aflagt Prøve skal udstedes Attest af Trafikinspektøren.

Forinden Sidesporpasseren stiller »Kør«, henholdsvis »Kør igennem«, Signal for et Tog, skal han skaffe sig Sikkerhed for,

at Hovedsporet er frit,

at Sporskifterne og Sporspærrenerne er rigtig stillet og aflaaet, samt

at der i øvrigt intet er til Hinder for Togets Passage.

Umiddelbart efter, at Toget har forladt Sidesporet, skal Signalet bringes i Stopstilling. Skal Toget rangere ved Sidesporet, bringes Signalet dog i Stopstilling straks efter Standsningen. Efter endt Rangering vises »Kør« fra Hovedsignalet, og forinden dette Signal er vist, maa Toget ikke afaa. Kan Togføreren ikke se Signalet, skal Sidesporpasseren underrette ham om, at Signalet er stillet. Hvor et Hovedsignal ved et Sidespor virker som Mellembloksignal, fastsætter Distriktschefen særlige Regler.

Saa fremt Sidespor med Hovedsignal skal være ubevogtet i Togtid, skal Sidesporpasseren, forinden Tjenesten fratrædes, skaffe sig Sikkerhed for, at Hovedsporet er frit, og at samtlige Sporskifter er rigtig stillet og aflaaet, samt at henstaaende Vogne er sik-

Sidesporpasserens Forhold ved Sidespor med Hovedsignal.

Sporskifternes Stilling og Aflaasning.

Bevogtning.

ret mod at komme i Bevægelse ud mod Hovedsporet.

Signalet (Signalerne) stilles derpaa paa »Kør«, henholdsvis »Kør igennem«, hvorhos Sidesporpasseren bl. a. ved Aflaasning af Signalrum, henholdsvis ved Aflaasning af fritstaaende Trækbukke, skal sikre sig, at uvedkommende ikke kan gribe ind i Sikringsanlægget. Paa Sidespor med almindeligt Centralapparat skal Sporskiftehaandtagene være aflaaet i omgivet Stilling ved særlig Nøgle, der anbringes paa et for uvedkommende utilgængeligt Sted. Kan fritstaaende Trækbukke ikke aflaaes, skal Nøglerne udtages og opbevares paa et for uvedkommende utilgængeligt Sted.

6. Er der ved Sidespor uden Hovedsignal ansat en Sidesporpasser, skal han, forinden Tog kan ventes, efterse, om der er noget til Hinder for Togets Modtagelse. Er dette Tilfældet, skal han foranledige Toget standset og underrettet.

7. Kommer Aflaasningsanlægget paa et Sidespor i Uorden, skal nærmeste Togfølgestation snarest underrettes. Denne Station underretter Togene skriftligt og foranlediger Trafikinspektøren og Telegrafafformanden underrettet.

Togene fremføres med fornøden Forsigtighed ved Passagen af Sidesporet, eventuelt rangeres det ved Togføreren Foranstaltning forbi.

I den Tid, Aflaasningsanlægget ved et Sidespor er i Uorden, skal Sidesporet være bevogtet i Togtid.

8. Naar Rangering skal finde Sted, skal Sidesporpasseren ved Sidespor med Hovedsignal efter Togføreren Ordre foretage de Oplaaninger, henholdsvis udlevere de Sporskiftenøgler, der er nødvendige for at frigøre de Sporskifter, hvorigennem der skal rangeres.

Togføreren for et rangerende Tog er personlig ansvarlig for, at Sidesporets Sikringsanlæg efter endt Rangering bringes i foreskreven Stand, og at Vognene

4. Sidesporpasser kan enten være en Ikke-Tjenestemand (for private Sidespors Vedkommende eventuelt udpeget af Sidesporejeren) eller en Tjenestemand, som i begrænset Omfang er betroet Ansvar for Sikkerhedstjenesten uden dog at kunne fungere som Stationsbestyrer. En Ikke-Tjenestemand maa i hvert Tilfælde godkendes af Distriktet. Han betragtes med Hensyn til de ham paahvilende tjenstlige Forretninger som Tjenestemand og maa afgive Erklæring som saadan.

Sidesporpasser.

5. Ved Sidespor med Hovedsignal skal Sidesporpasseren være fuldt fortrolig med Sikringsanlægget, hvorom der efter aflagt Prøve skal udstedes Attest af Trafikinspektøren.

Sidesporpasserens Forhold ved Sidespor med Hovedsignal.

Forinden Sidesporpasseren stiller »Kør«, henholdsvis »Kør igennem«, Signal for et Tog, skal han skaffe sig Sikkerhed for,

at Hovedsporet er frit,

at Sporskifterne og Sporspærreerne er rigtig stillet og aflaaet, samt

at der i øvrigt intet er til Hinder for Togets Passage.

Umiddelbart efter, at Toget har forladt Sidesporet, skal Signalet bringes i Stopstilling. Skal Toget rangere ved Sidesporet, bringes Signalet dog i Stopstilling straks efter Standsningen. Efter endt Rangering vises »Kør« fra Hovedsignalet, og forinden dette Signal er vist, maa Toget ikke afgaa. Kan Togføreren ikke se Signalet, skal Sidesporpasseren underrette ham om, at Signalet er stillet. Hvor et Hovedsignal ved et Sidespor virker som Mellembloksignal, fastsætter Distriktschefen særlige Regler.

Saaftremt Sidespor med Hovedsignal skal være bevogtet i Togtid, skal Sidesporpasseren, forinden Tjenesten fratrædes, skaffe sig Sikkerhed for, at Hovedsporet er frit, og at samtlige Sporskifter er rigtig stillet og aflaaet, samt at henstaaende Vogne er sik-

Sidesporpasserens Forhold ved Sidespor uden Hovedsignal.

Uregelmæssigheder.

Rangering.

ret mod at komme i Bevægelse ud mod Hovedsporet.

Signalet (Signalerne) stilles derpaa paa »Kør«, henholdsvis »Kør igennem«, hvorhos Sidesporpasseren bl. a. ved Aflaasning af Signalrum, henholdsvis ved Aflaasning af fritstaaende Trækbukke, skal sikre sig, at uvedkommende ikke kan gribe ind i Sikringsanlægget. Paa Sidespor med almindeligt Centralapparat skal Sporskiftehaandtagene være aflaaet i omlagt Stilling ved særlig Nøgle, der anbringes paa et for uvedkommende utilgængeligt Sted. Kan fritstaaende Trækbukke ikke aflaaes, skal Nøglerne udtages og opbevares paa et for uvedkommende utilgængeligt Sted.

6. Er der ved Sidespor uden Hovedsignal ansat en Sidesporpasser, skal han, forinden Tog kan ventes, efterse, om der er noget til Hinder for Togets Modtagelse. Er dette Tilfældet, skal han foranledige Toget standset og underrettet.

7. Kommer Aflaasningsanlægget paa et Sidespor i Uorden, skal nærmeste Togfølgestation snarest underrettes. Denne Station underretter Togene skriftligt og foranlediger Trafikinspektøren og Telegraformanden underrettet.

Togene skal ved Passage af Sidespor uden Hovedsignaler fremføres med fornøden Forsigtighed, eventuelt rangeres forbi ved Togførerens Foranstaltning.

I den Tid, Aflaasningsanlægget ved et Sidespor er i Uorden, skal Sidesporet være bevogtet i Togtid.

8. Naar Rangering skal finde Sted, skal Sidesporpasseren ved Sidespor med Hovedsignal efter Togførerens Ordre foretage de Oplaaninger, henholdsvis udlevere de Sporskiftenøgler, der er nødvendige for at frigøre de Sporskifter, hvorigennem der skal rangeres.

Togføreren for et rangerende Tog er personlig ansvarlig for, at Sidesporets Sikringsanlæg efter endt Rangering bringes i foreskrevne Stand, og at Vognene

hensættes paa Læssesporet inden for Frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

§ 60.

Foranstaltninger, naar Sidespor paa fri Bane er ude af Brug.

Er et Sidespor i længere Tid ude af Brug, skal Sporskifterne i Hovedsporet i Almindelighed optages. Eventuel Bevogtning og Signalgivning bortfalder da efter Optagningen, og hvor Hovedsignaler findes, skal disse ugyldiggøres. Distriktschefen underretter alle vedkommende, naar Sporskiftet optages.

Gør særlige Forhold det nødvendigt, at Sporskifterne i Hovedsporet bibeholdes uden for det Tidsrum, i hvilket Sidesporet bruges, skal Sporskifterne aflaaes i Stillingen til Hovedspor og fastspigres samt fastboltes til Sideskinnen ved Skruebolt med Hængelaas, denne skal forsynes med en særlig formet Nøgle, der afgives til en af Nabotogfølgestationerne, eventuelt Trafikinspektøren. Eventuel Bevogtning og Signalgivning skal da bortfalde. Sporskiftesignalerne fjernes, og hvor Hovedsignaler findes, skal Hovedsignalerne ugyldiggøres.

Distriktschefen underretter alle vedkommende, naar Bevogtningen af et Sidespor, hvis Sporskifter er spigrede, boltede og laasede, bortfalder eller skal genoptages.

§ 61.

Indlægning og Optagelse af Sporskifter paa fri Bane.

Inden der oprettes et Sidespor paa fri Bane, drager Distriktschefen Omsorg for, at alle vedkommende underrettes herom. I Meddelelsen opgives Sporskiftets nøjagtige Beliggenhed. Distriktschefen underretter ligeledes alle vedkommende, naar et Sporskifte paa fri Bane optages.

Foranstaltninger, naar Sidespor paa fri Bane er ude af Brug.

Indlægning og Optagelse af Sporskifter paa fri Bane.

Sidesporpasserens Forhold ved Sidespor uden Hovedsignal.

Uregelmæssigheder.

Rangering.

