

DANSKE STATSBA-
NER
GENERALDIREKTORATET

SIKKERHEDSREGLEMENT

AF 1935

(S R)

GYLDIGT FRA 15. MAJ 1935

KØBENHAVN
1935

147

PETER ROLAND-HANSEN
 Birkevang 32 — Telf. 85 33 52
 VIRUM

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	13
II. Sikkerhedstjeneste på 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. Centralsikring samt aflåsning og behandling af sporskifter	21
§ 11. Eftersyn af sporskifter	23
§ 12. Forandring ved og ibrugtagning af spor-, signal- og sikringsanlæg. Forstyrrelser i sikringsanlæggene	24 b
§ 13. Forholdsregler, når en station lukkes eller overgår 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	35
§ 18. Togenes sammensætning og sammenkobling	40 c
§ 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	50 a
§ 24. Togenes hastighed	50 c
§ 25. Underretning om midlertidige hastighedsnedsættelser og andre særlige forhold vedrørende kørslen (<i>La</i>) ...	53

IV. Togenes fremførelse

§ 26. Af- og tilbagemelding af tog	56
§ 27. Fribancordre	59
§ 28. Togenes ind-, ud- eller gennemkørsel på togfølgestationer	63
§ 29. Togenes indkørsel til farlige stationer	65
§ 30. Togenes ind- og udrangering til og fra togfølgestationer. Telefonisk ind- og udkørselstilladelse	66 a
§ 31. Togenes sporbenyttelse på stationer	67
§ 32. Samtidig ankomst eller afgang af flere tog	68 b
§ 33. Togenes standsning på stationer m. v.	68 c

V. Særlige regler for visse tog

§ 34. Særtog	72 b
§ 35. Arbejdstog	77
§ 36. Særlige arbejdstog	80
§ 37. Sneplovtog	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
§ 46. Ufarbare banestrækninger	97
§ 47. Det ene spor på dobbeltsporet bane ufarbart	99
§ 48. Linieblokanlægget ude af brug eller i uorden	102 a
§ 49. Både telegraf og telefon i uorden	102 c
§ 50. Togenes standsning på fri bane	106 b
§ 51. Dækning af tog, der ekstraordinært standser på 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 på fri bane

§ 58. Sikring og pasning af stationer, som helt eller delvis betjenes af stationspasser	126
§ 59. Sikring og pasning af sidespor på fri bane	135
§ 60. Foranstaltninger, når sidespor på fri bane er ude af brug	139
§ 61. Indlægning og optagelse af sporskifte på fri bane ...	139

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

Grundreglerne for Sikkerhedstjenesten paa Statsbanerne er givet af Trafikministeren i »Politireglement for Statsbanerne«. Dettets Bestemmelser herom er nærmere udformede og supplerede i »Signalreglement af 1944« 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 Tilbagemelding, 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.

Den fri Bane,
Banestykker
og Blokafsnit.

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.

Plantog.

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

Særtog.

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.

Arbejdstog.

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.

Sneplovtog
og Hjælpetog.

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, *togføreren*, som fortrinsvis er ansvarlig for togets førelse og sikkerhed. Tog- og lokomotivpersonalet

Lokomotiver skal under deres bevægelse på banen være betjent af en fører, der er ansvarlig for lokomotivets førelse og sikkerhed. Damplokomotiver, der ikke er indrettet til eenmandsbetjening, skal foruden af føreren være betjent af en medhjælper for denne, dog behøver de under rangering ikke at være betjent af mere end een mand.

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

Hvor intet særligt er anført, omfatter i nærværende reglement betegnelsen lokomotiv også motorvogn og traktor og betegnelsen lokomotivfører også motorfører, elektrfører og traktorfører.

2. Togføreren og lokomotivføreren skal være forsynet med et rigtigt gående ur, tjenestekøreplan for de strækninger, på hvilke de skal forrette tjeneste, den gældende *La*, signalreglementet, nærværende reglement og de forekrevne signalapparater m. v. Personalets forsyning med ur og reglementer m. v.

3. Inden toget går fra udgangsstationen, skal lokomotivføreren skriftligt på form. nr. S 8 have melding om togets størrelse (antal vognaksler og togvægt) samt bremsernes art og bremsevægt, henh. bremsernes antal og for Meddelelser til lokomotivføreren

luftbremsede togs vedkommende endvidere om antal vogne bagpå, der ikke er tilsluttet den gennemgående bremsledning.

Det påhviler 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.

På mellemstationer 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.

Når lokomotivføreren skifter undervejs, men samme maskine fortsætter, påhviler det den fratrædende lokomotivfører at underrette den tiltrædende om, hvad der har betydning for togets videre fremførelse, og overlevere endnu gældende skriftlige meddelelser.

Ved maskinskifte i forbindelse med personaleskifte sker sådan underretning og overlevering gennem togføreren, der er ansvarlig for, at den finder sted.

Hvis togføreren samtidig skifter, deltager såvel den fratrædende som den tiltrædende togfører i overleveringen.

Tog- og lokomotivpersonalets udkig

4. Lokomotivpersonalet skal under kørslen holde godt udkig og være opmærksom på vognenes gang samt på 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 forstås:

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 Mellemrummet 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 forstås:

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 forstås:

Togpasseringer.

Samtidig Tilstedeværelse paa en Togfølgestation — Togpasseringsstationen — af et Arbejdstog inden for dettes 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 Arbejdstoget 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.

Togs Afgang
fra Kryds-
ningsstation.

5. Et Tog, der ankommer til en Station, paa hvilken det skal krydse et andet Tog, maa ikke afsendes fra Krydsningsstationen, før

enten Krydsningen har fundet Sted,

eller Krydsningen er blevet forlagt i Overensstemmelse med Reglerne i § 41,

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.

Togets Lokomotiv- og Togfører skal i muligt Omfang kontrollere krydsende Togs Tilstedeværelse, jfr. dog Punkt 6.

Overgangssta-
tionernes An-
svar for Toge-
nes Kørsel fra
Dobbeltspor
ind paa
Enkeltspor.

6. Overgangsstationerne mellem enkeltsporet og dobbeltsporet Strækning er alene 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.

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

Saaftremt 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.

Længden af
frit Kryds-
ningsspor.

§ 5

Enkeltsporede og flersporede baner Togfølge og sporbenyttelse

1. På enkeltsporet banestykke må der ikke samtidig være tog, der kører i retning *mod hinanden*. Enkeltsporede baner

2. På dobbeltsporede baner skal togene på fri bane køre på højre spor efter køreretningen. Undtagelsesvis kan anlægget umiddelbart ved en station ved sporudfletning være udformet således, at venstrekørsel finder sted. Baner med 2 eller flere spor

På baner med 3 eller flere spor benyttes sporene som foreskrevet i tjenestekøreplanen.

Disse regler kan kun fraviges for:

Særlige arbejdstog (§ 36),

sneplovtog (§ 37),

hjelpetog på det banestykke, hvor hjælpen skal ydes (§ 52, punkt 5), eventuelt tillige på 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), og

skydelokomotiver, der på baner uden linieblok kører tilbage fra fri bane (§ 23).

Angående forhold under sporspærring henvises til §§ 47 og 49.

3. På baner uden linieblok må der mellem 2 nabotogfølgestationer kun være eet tog, på flersporede baner eet tog på hvert spor (*kørsel med stationsafstand*). Baner uden linieblok

Det er dog tilladt arbejdstog og hjelpetog at følge efter plan- og særtog på alle baner uden linieblok (jfr. dog § 37: Sneplovtog og § 47: Det ene spor på dobbeltsporet bane ufarbart) uden iagttagelse af stationsafstanden på betingelse af,

at kørslen foregår 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, uden at dette er tilkøbet toget,
- at* det bageste tog afgår 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, såfremt det forreste tog standser undervejs, eller såfremt afstanden mellem togene kendelig formindskes.

Da det bageste tog må regne med, at et signal til indkørsel til den foranliggende togfølgestation kan gælde det forreste tog, må fornøden forsigtighed iagttages ved kørslen mod og ind på stationen, der så vidt muligt skal undgå at standse det forreste tog udenfor.

Baner med
linieblok

4. På baner med linieblok må der i samme blokafsnit kun være eet tog (*kørsel med blokafstand*). På *enkeltsporet* bane skal arbejdstog og sneplovtog og på *dobbeltsporet* bane særlige arbejdstog og sneplovtog dog altid køre i stationsafstand, og endvidere skal der altid køres med stationsafstand i følgende tilfælde:

- a) *Når* en dobbeltsporet bane befares som enkeltsporet. Bestemmelsen gælder kun for tog, for hvilke det farbare spor er venstre spor (jfr. § 47, punkt 2, og § 49, afsnit C, punkt 1 c).
- b) *Når* det forankørende tog er et arbejdstog eller et sneplovtog (§ 35, punkt 11 b).
- c) *Når* det forankørende tog har skydelokomotiv, som ikke er tilkøbet toget (§ 23).
- d) *Når* det forankørende tog skal standse ved et foran næste togfølgestation liggende med bloksignal forsynet holdested med sidespor og har tilladelse til at rangere ved sidesporet.

- e) Når det forankørende tog er elektrisk tog, der fremføres uden gennemgående luftbremse, jfr. „Instruks for den elektriske drift“.
- f) Når linieblokanlægget er i uorden på en sådan måde, at der i henhold til „Linieblokanlæggene på dobbeltsporet bane og deres betjening“, henholdsvis til særlig instruks for det pågældende linieblokanlæg, skal køres med stationsafstand.

II. SIKKERHEDSTJENESTE PÅ STATIONER

§ 6

Stationsbestyrerens (stationspasserens) afløsning Noteringskalender Tavle om uregelmæssigheder

Stationsbestyrerens afløsning

1. Når stationsbestyreren (stationspasseren) tiltræder eller slutter tjenesten, samt når 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, ordrer 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, overgang til at være ubetjent eller overlevering til stationspasser endvidere indeholde angivelse om de i § 13, henholdsvis § 58, nævnte forholdsregler. Ved overgang fra ubetjent til betjent station skal bemærkningen endvidere indeholde angivelse om de i § 13, afsnit II A, punkt 3, nævnte forholdsregler.

Den fratrædende stationsbestyrer (stationspasser) og afløseren, henholdsvis den, der overtager tjenesten, når stationen atter åbnes, underskriver bemærkningen.

Afløsning af stationsbestyrer må ikke uden bydende nødvendighed finde sted, når der er gjort skridt til forlægning af krydsning, forandring af overhaling, indstilling af tog o. l. Den tjenestehavende stationsbestyrer må i sådanne tilfælde ikke fratræde, forinden forholdet er bragt i orden.

Noteringskalender

2. I den til stationerne leverede noteringskalender indføres korte uddrag af særtogsanmeldelser og andre

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 røde Tavler med Paaskrift: »Uregelmæssigheder«.

Tavle om
Uregelmæs-
sigheder.

Paa disse Tavler skal Stationsbestyreren lade anbringe alle Meddelelser om Sporspærringer paa Stationen og tilstødende Banestykker samt om indtraadte Uregelmæssigheder vedrørende Signal-, Sikrings- og Blokanlæggene, naar disse Sporspærringer eller Uregelmæssigheder kan berøre Toggangen eller Rangeringen, om fornødent med Angivelse af, hvilke Forholdsregler der i den Anledning skal træffes. Saa snart Uregelmæssighederne er afhjulpel, 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 Sta-
tioner.

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

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 paa-gældende 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.

Telegrafens
og Telefonens
Benyttelse.

Overholdelse
af foreskrevne
Ordlyd.

Telegrammers
Befordring.

Telegrammers
Affattelse.

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.

Telegrammers
Gentagelse.

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

Stationsbestyrerens
Underretning.

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.

Anvendelse af
Forkortelser.

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

Sammenkobling af
Telegrammer.

En Tilbage melding 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 overrækkes

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

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 1/3 1938.

12.

(optryk)

ordrer 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 på en station skal stationsbestyreren iagttage toget under dets passage gennem stationen og skal i den anledning opholde sig i togvejens nærhed, så vidt muligt på perronen.

Stationsbestyrerens (stationspasserens) nærværelse under togs ind-, ud- eller gennemkørsel

Samme regel gælder ved togs ind- og udkørsel, for så vidt uopsættelige arbejder ikke kræver hans nærværelse andetsteds. Stationsbestyreren skal altid have de nødvendige signalmidler til standsning af tog ved hånden.

§ 10

Centralsikring samt aflåsning og behandling af sporskifter

Centralsikring

1. En station har centralsikring, når følgende betingelser er opfyldt:

a. Mastesignalernes betjening er således afhængig af en enkelt post, at der ikke kan gives signal for ind- eller gennemkørsel uden denne posts medvirken. Tilsvarende afhængighed er som regel også indrettet for udkørsels-signaler.

b. Mastesignalernes (perronudkørselssignalernes) betjening er således afhængig af sporskifteaflåsningen,

at der ikke kan gives signal for ind-, ud- eller gennemkørsel, forinden alle sporskifter, der skal befares, samt tilhørende dækningssporskifter og sporspærrer er aflåset i rette stilling for pågældende togvej*),

at intet af disse sporskifter og sporspærrer kan omstilles, så længe signal vises, og

*) For så vidt angår signal „stop og ryk frem“, kræves dog kun indrettet afhængighed af alle sporskifter, der skal befares.

at signal „kør igennem“ fra indkørselssignalet kun kan gives for een bestemt togvej for hvert gennem stationen førende strækningsspor.

c. Mastesignalernes (perronudkørselssignalernes) betjening er således indbyrdes afhængig, at der ikke på samme tid kan gives signal for ind-, ud- eller gennemkørsel ad flere togveje, hvis samtidige brug medfører fare (såkaldte fjendtlige togveje). På stationer på enkeltsporede baner kan anlægget dog være således indrettet, at der efter frakobling af stationens telegraf- og telefonanlæg i tidsrum, i hvilke stationen er ubetjent, kan finde samtidig signalgivning sted for begge køreretninger ad een bestemt togvej.

På baner, hvor største tilladte kørehastighed overskrider 75 km/t, skal sporskifter i togveje med tilhørende dækningssporskifter og sporspærre være centralsikret (bortset fra midlertidige aflysninger).

2. For sporskifter i hovedspor med tilhørende dækningssporskifter (sporspærre) vil der af distriktschefen være foreskrevet en bestemt normalstilling, der bekendtgøres ved sikringsplanerne (sporplanerne) eller signalplanerne. Eventuelle afvigelser herfra (f. eks. ved lukket station) angives i togplanerne.

For de øvrige sporskifter skal stationens leder så vidt muligt fastsætte en normalstilling, idet sporskifter og sporspærre, når det er gørligt, skal være stillet således, at vogne, som måtte komme i bevægelse, ikke kan løbe ud i hovedspor.

3. Den i § 28 foreskrevne aflåsning af sporskifter i togtid kan ske på følgende måder:

a. *Sporskifter, hvis aflåsning ikke er i afhængighed med signalgivningen.*

1. Aflåsning med hængelås.

Aflåsning skal ske ved låsebolt og hængelås.

For dækningssporskifter kan stockflettsk lås med

Sporskifternes
stilling

Sporskifternes
aflåsning i
togtid

hængelås eventuelt anvendes, dog ikke for de i § 12, punkt 4 a og b, omhandlede sporskifters vedkommende.

Nøglerne til hængelåsene skal fjernes fra låsene, når aflåsningen er sket. Personale, som har fået udleveret nøgler til hængelåsene, skal tilbagelevere disse ved tjenestens fratræden. Personale, der ikke er beskæftiget ved stationstjenesten, må ikke være i besiddelse af nøgler til stationernes sporskiftelåse.

2. Aflåsning med nøglelås.

Nøglerne skal efter foretagens aflåsning bringes på plads i stationskontoret, for så vidt nøglerne ikke skal benyttes under togkrydsning o.l. (Nøglen skal også i sidstnævnte tilfælde være udtaget af låsen under togpassage).

b. Sporskifter, hvis aflåsning er i afhængighed med signalgivningen.

Sporskifterne stilles og aflåses som foreskrevet på betjeningsplanen for sikringsanlægget.

Under togudkørsel kan på stationer uden ud-kørselssignaler den foreskrevne aflåsning af modgående sporskifter i togvejen og af sporskifter, der fra sidespor giver adgang til togvejen, ske fra centralapparatet.

4. For sporskifternes aflåsning uden for togtid og uden for de tider, i hvilke der foretages rangering eller sporskifteeftersyn, gælder for *togfølgestationer* følgende regler:

Sporskifter, som aflåses ved hængelås, kan efter stationens nærmere bestemmelse henstå aflåset.

Sporskifter, som aflåses med nøglelås, skal — hvad enten de indgår i et centraliseret sikringsanlæg eller ej — henstå aflåset, og nøglen skal være anbragt på plads.

Sporskifter, som aflåses med magnetlås med håndgreb ved låsen, skal henstå aflåset.

Sporskifter, der aflåses med sporlås ved hjælp af aflåsningshåndtag, eventuelt kontrolaflåsningshåndtag samt

Sporskifternes
aflåsning uden
for togtid

sporskifter, der aflåses med magnetlås ved hjælp af aflåsningshåndtag eller trykknop, skal henstå uaflåset. Dog skal korresponderende sporskifter, som aflåses ved samme aflåsningshåndtag, i sporforbindelser til sidespor henstå aflåset.

Desuden kan efter distriktschefens bestemmelse for hver enkelt station gives tilladelse til at lade sporskifter, der henstår under fast bloklukke, henstå aflåset uden for togtid.

Om regler for sporskifternes aflåsning, når en station lukkes eller overgår til at være ubetjent i togtid, se § 13.

Om regler for sporskifternes aflåsning på holdsteder, se §§ 58 og 59.

Sporskiftelåsenes
anvendelse

5. Sporskiftelåsene må under ingen omstændigheder bruges til andet end aflåsning af sporskifter.

Aflåsning af
sporskifter
under aflåsning
af centralsikring

6. Under en gennem *La* bekendtgjort aflåsning af centralsikringen skal den i § 28 foreskrevne aflåsning af sporskifterne efter distriktschefens nærmere bestemmelse ske på en af følgende måder:

- a. Aflåsning med hængelås som foreskrevet i punkt 3, a, 1.
- b. Aflåsning med nøglelås som foreskrevet i punkt 3, a, 2.
- c. Aflåsning og betjening fra centralapparatet, hvis dette for pågældende sporskifter kan foregå på fuldt ud normal måde. Ved mekaniske sporskiftehåndtag skal plomberingen for omstillingsskiven være ubrudt, og ved elektriske sporskiftehåndtag skal sporskiftekontrolmagnetens tableau være hvidt og kontrolstrømsikringen være plomberet. Sporskiftehåndtagene skal ved togvejsindstilling fastholdes i rette stilling ved omlagt togvejshåndtag (ved elektriske sikringsanlæg uden særligt togvejshåndtag ved omlægning af signalhåndtag, eventuelt dværgsignalhåndtag i 45°).

d. Aflåsning ved en kombination af de under a, b og c nævnte aflåsningmåder.

En ikke gennem La bekendtgjort afløsning af centralsikringen skal altid omfatte samtlige togveje. Aflåsningen af sporskifter i togtid skal ske på en af de foran under en gennem La bekendtgjort afløsning af centralsikringen anførte måder, dog behøver sporskiftehåndtagene ikke at være fastholdt af togvejshåndtaget, men pågældende sporskiftehåndtag i en indstillet togvej skal i så fald forsynes med hætter eller lignende, der hindrer en uforvarende omlægning af sporskiftehåndtaget. Såfremt stationen ikke er sikker på, at aflåsning (betjening) af et sporskifte fra håndtag i centralapparatet er i orden, jfr. punkt c foran, må denne aflåsning (betjening) ikke benyttes for det pågældende sporskifte.

7. Stationens leder har ansvaret for, at der til sporskifte- og signalbetjening kun anvendes personale, som er fuldt fortrolig med sådanne arbejder. Kræves der til udførelsen af arbejdet en samvirken af flere, skal en enkelt bestemt tjenestemand lede arbejdet.

Personalets anvendelse til sporskifte- og signalbetjening.

§ 11.

Eftersyn af sporskifter.

Stationsforstanderen (stationsmesteren) skal personlig foretage dagligt eftersyn af alle sporskifter, som ligger i togvejene, og af tilhørende dækningsporskifter, hvad enten disse indgår i centralsikring eller ej, samt i øvrigt af alle sporskifter og sporspærrer, som indgår i sikringsanlægget.

Eftersyn af sporskifter.

På større stationer kan eftersynet helt eller delvis overdrages til andre tjenestemænd efter distriktschefens nærmere bestemmelse.

På stationer, der ikke bestyres af en stationsforstander eller en stationsmester, men hvis ledelse er over-

draget en anden tjenestemand med stationsbestyreruddannelse, skal denne tjenestemand foretage eftersynet.

Bemærkning om, at eftersynet har fundet sted, med angivelse af i hvilket tidsrum indføres i telegrafjournalen. Bemærkningen underskrives af den, der har foretaget eftersynet.

Distriktschefen træffer nærmere bestemmelse om, hvem eftersynet skal overdrages på holdsteder, som udelukkende betjenes af stationspasser, samt på ubetjente holdsteder. Som hovedregel udføres eftersynet af tjenestemænd under banetjenesten, der udfører det i forbindelse med det foreskrevne eftersyn af sporet. Eftersyn af sporskifter og sporspærrer skal på heromhandlede holdsteder foretages så vidt muligt daglig, men mindst een gang hveranden dag.

Når eftersynet har fundet sted, gives underretning herom til den i togplanerne angivne underretningsstation for holdstedet. Underretningsstationen foretager notat om eftersynet i telegrafjournalen.

Eftersyn af et sporskifte foretages på følgende måde:

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

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

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

For centralaflåsede samt nøgletåsede sporskifter prøves, om sporskiftet kan aflåses i urigtig stilling.

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

For sporspærrer prøves, om de er fastholdt i spærrestilling.

Viser det sig, at en aflåset tunge ved mejselprøven kan fjernes mere end 3 mm fra sideskinnen, eller at et sporskifte kan aflåses i urigtig stilling ved sporlås, nøgletås eller kontrollås, eller at en sporspærre ikke fastholdes i spærrestilling, skal signaltjenestens personale straks tilkaldes, og centralsikringen, hvis sådan forefindes, aflyses. Pågældende sporskifte må herefter kun befares med forsigtighed og imod tunge-spidsen desuden kun, hvis afstanden mellem tunge og sideskinne ved fastholdelse med håndkraft eller ved aflåsning med låsebolt og hængelås bringes ned til højst 3 mm.

Ved eftersynet undersøges også, om sporskiftesignalet eller sporspærringssignalet stilling svarer til sporskiftets henholdsvis sporspærrens stilling.

På holdsteder uden betjening eller betjent af stationspasser, hvor nøglerne, som giver adgang til aflåsningsanlægget, udelukkende opbevares uden for holdstedets område, og hvor sporskifterne derfor står under fast aflåsning, indskrænkes prøven til at konstatere, at tungetilslutningen er i orden i den stilling af sporskiftet, hvori det er aflåset, at sporspærrer er fastholdt i spærrestillingen, samt at sporskiftesignalet og sporspærringssignalet stilling svarer til sporskiftets henholdsvis sporspærrens stilling.

§ 12.

Forandring ved og ibrugtagning af spor-, signal- og sikringsanlæg. Forstyrrelser i sikringsanlæggene.

1. Når der på en station skal foretages arbejder ved spor-, signal- eller sikringsanlæg, hvorved dele af nævnte anlæg bliver ubrugbare eller kun kan benyttes med forsigtighed, påhviler det arbejdslederen under banetjenesten, henholdsvis signaltjenesten forud i hvert enkelt tilfælde at træffe aftale med stationen om tidspunktet for arbejdets udførelse.

Nødvendiggør arbejdet, at centralsikringen må af-

Aftale om arbejdets udførelse.

lyses, foranlediger distriktschefen alle vedkommende underrettet. Må aflysningen foretages uden varsel, påhviler det stationsbestyreren at foretage det i den anledning nødvendige.

Inden arbejdet påbegyndes, skal der i tilslutning til den stedfundne aftale med stationen indføres en meddelelse herom i stationens telegrafjournal med udtrykkelig angivelse af, hvilke afvigelser fra det normale indgrebet i anlægget vil medføre. Meddelelsen underskrives med angivelse af klokkeslet af den, der leder arbejdet, og dette må ikke påbegyndes, forinden stationsbestyreren har medunderskrevet meddelelsen. Er stationsbestyreren ikke fuldt ud klar over, hvilke følger indgrebet i anlægget vil få, må han ikke medunderskrive, før nærmere oplysning er indhentet hos den, der leder arbejdet.

Når arbejdet er tilendebragt, skal meddelelse herom med angivelse af klokkeslet indføres i telegrafjournalen. Meddelelsen underskrives af arbejdslederen og stationsbestyreren.

Om evt. underretning på tavlen om uregelmæssigheder, se § 6, punkt 3.

Om foranstaltningernes bekendtgørelse gennem *La*, se § 25.

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 påhviler det stationsbestyreren at drage omsorg for, at de til sikring af tog- og rangerbevægelser fornødne foranstaltninger træffes.

3. Aflevering af et nyt eller ændret anlæg fra bane- eller signaltjenesten til stationen sker såvel ved mundtlig meddelelse til stationens leder som ved skriftlig meddelelse i stationens telegrafjournal. Meddelelsen i telegrafjournalen underskrives af den, der har ledet arbejdet, og medunderskrives af stationsbestyreren.

Gyldig fra 15/1 1951

181

Dækning af
spor m. v.

Aflevering af
nyt eller ændret
anlæg.

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. a. *På stationer uden centralsikring.* Når et nyt sporskifte er indlagt i en stations hovedspor eller virker som dækningssporskifte for dette, skal sporskiftet forsynes med låsebolt. Stationen forsyner straks låsebolten med hængelås og overtager dermed ansvaret for sporskiftets stilling.

b. *På stationer med centralsikring.* Skal et nyindlagt sporskifte senere indgå i centralsikringen, skal det, hvis det straks skal kunne skiftes, aflåses med låsebolt og hængelås, hvis nøgleform afviger fra de almindelige sporskiftelåses nøgleform, og stationen overtager herefter ansvaret for sporskiftets rette stilling. Centralsikringen skal i så fald ved distriktschefens foranstaltning aflyses helt eller delvist, indtil sporskiftet inddrages under centralsikringen.

Ved nyindlagte sporskifter, der foreløbig ikke skal kunne skiftes, samt ved sporskifter, der sættes ud af brug, skal sporskiftet for såvel den tiliggende som den fraliggende tunge ved banetjenestens*) foranstaltning aflåses med låsebolt hver med 2 hængelåse. Hver hængelås skal have sin nøgleform, der afviger fra de almindelige sporskiftelåses nøgleform. Den ene nøgle opbevares af stationen, den anden af signaltjenestens personale. I sådanne tilfælde behøver aflysning af centralsikringen ikke at finde sted.

5. Forandringer og flytninger af bestående signaler samt anbringelse af nye signaler m. v., der har eller

*) I det under punkt 7 nævnte tilfælde foretages sporskiftets aflåsning med låsebolte med 2 hængelåse dog ved signaltjenestens foranstaltning.

Sikring af nye sporskifter samt af sporskifter, der sættes ud af brug.

Forandringer og flytninger samt anbringelse af signaler.

kan få betydning for toggangen, må, for så vidt foranstaltningen ikke er af ganske underordnet betydning, først ske, efter at sagen har været til behandling af en ved distriktschefens foranstaltning sammenkaldt signalkommission. Kommissionen består foruden af sektionsingeniøren under signaltjenesten af trafikinspektøren, sektionsingeniøren under maskintjenesten og en stedkendt lokomotivfører samt eventuelt, for så vidt spørgsmålet har betydning for bane-tjenesten, tillige af sektionsingeniøren under bane-tjenesten, og, for så vidt spørgsmålet får betydning for en station, tillige af stationens leder. Om sagens behandling udfærdiges en protokol, der forelægges distriktschefen til godkendelse.

Forstyrrelser
i sikrings-
anlæggene.

6. Såfremt der ved forstyrrelser i et sikringsanlæg sker brud på den i § 10, punkt 1, foreskrevne afhængighed, eller såfremt det ved indførelse i telegrafjournalen forlanges af signaltjenestens personale, skal centralsikringen straks aflyses i fuldt omfang. Aflysningen foretages af stationsbestyreren ved indførelse af bemærkning herom i telegrafjournalen med tilføjelse af klokkeslet og stationsbestyrerens underskrift. Om notat på tavlen om uregelmæssigheder, se § 6, punkt 3.

Om aflysningen skal distriktschefen, trafikinspektøren, sektionsingeniøren under signaltjenesten, oversignalmesteren samt signaltjenestens personale snarest underrettes telegrafisk. Indtil anden ordre eventuelt modtages fra distriktschefen, skal alle tog rangeres ind på stationen. Er stationen forsynet med ud-kørselssignal, skal togene også udrangeres. Ind- og udrangering foretages, indtil signaltjenestens personale påny har tillyst centralsikringen ved notat herom i telegrafjournalen. Stationen underretter distriktschefen og trafikinspektøren om tillysningen.

For så vidt betjeningen af sikringsanlægget ikke

foregår under stationsbestyrerens umiddelbare opsyn, skal alle fejl og forstyrrelser straks anmeldes til denne, som derefter træffer de fornødne afgørelser.

Brud på plomberinger må ikke foretages uden stationsbestyrerens ordre i hvert enkelt tilfælde og skal omgående meddeles til signaltjenestens personale. Indtil signaltjenestens personale derefter har foretaget ny plombering, skal betjeningen af den pågældende apparatdel foregå med særlig agtpågivenhed og under stationsbestyrerens ansvar.

7. I tilfælde af fejl ved et centralsikret sporskifte kan dette midlertidigt undrages centralsikringen uden aflysning af denne, når følgende betingelser er opfyldt:

at sporskiftet herefter kun indgår i togveje i een stilling,

at pågældende sporskiftehåndtag og tilsvarende sporskifte samt de med dette eventuelt koblede sporskifter er stillet i samhørende stilling,

at pågældende sporskiftehåndtag ved signaltjenestens foranstaltning er fastholdt i denne stilling ved en spærreanordning, der ikke kan hæves af betjeningspersonalet og

at den tilliggende tunge i pågældende sporskifte samt i de med dette eventuelt koblede sporskifter er fastholdt til sideskinnen i den til sporskiftehåndtaget svarende stilling ved låsebolt med to hængelåse, hver med sin nøgleform, der afviger fra de almindelige sporskiftelåses nøgleform. Nøglen til den ene hængelås skal være taget i forvaring af stationsbestyreren og nøglen til den anden lås af signaltjenestens personale.

Notat om, at disse foranstaltninger er iagttaget, skal indføres i telegrafjournalen, og når dette er sket, kan eventuel af stationsbestyreren iværksat aflysning af centralsikringen bortfalde, for så vidt anlæggets tilstand i øvrigt tillader dette.

Betingelser
for opret-
holdelse af
centralsikring
ved svigtende
sikring af et
eller flere
sporskifter.

8. Efter opskæring af et *ikke centralsikret sporskifte* må dette ikke befares i retning mod tungespidsen, før det er efterset af stationsbestyreren og fundet farbart, da der ingen sikkerhed haves for, at kontravægten kan trække tungen helt ind til sideskinnen. Sådanne opskæringer skal anmeldes for baneformanden, og hvis sporskiftet er forsynet med betjeningslås, betjeningsdrev, spornlås, magnetlås, nøglelås eller låsebolt, tillige for signaltjenestens personale.

Alle opskæringer ved *centralsikrede sporskifter* — også påbegyndte, hvor et hjul har været i klemme mellem den tilliggende tunge og sideskinnen — skal straks, selv om centralapparatet, sporskiftet eller betjeningslås, kontrollås, spornlås og nøglelås med tilhørende stænger tilsyneladende ingen skade har taget, anmeldes for signaltjenestens personale og baneformanden.

Skal sporskiftet benyttes, inden signaltjenestens personale har efterset det og erklæret det farbart, undersøger stationsbestyreren, om der er sket brud på lås, om tunger eller stænger er bøjet eller beskadiget, samt om tungetilslutningen er forskriftsmæssig i begge stillinger. Viser det sig ved denne undersøgelse, der foretages på samme måde som angivet i § 11, at sporskifte og -lås ikke er i orden, skal centralsikringen aflyses. Viser der sig derimod intet usædvanligt ved eftersynet, skal sporskiftet, såfremt det skal befares modgående, til sikkerhed for tungetilslutningen forsynes med låsebolt og hængelås såvel ved den tilliggende som ved den fraliggende tunge, indtil sporskiftet er efterset og befundet i orden af signaltjenestens personale. Er sporskiftet forsynet med kontrollås, som ikke har været benyttet under opskæringen, kan der dog ses bort fra anbringelse af låsebolt og hængelås, såfremt låsen i øvrigt viser sig i orden ved eftersynet.

9. Centralsikringen for et eller flere togvejsspor på en station kan efter distriktschefens nærmere bestemmelse for hvert enkelt tilfælde aflyses, uden at centralsikringen for de øvrige togvejsspor aflyses, når signalgivningen for alle de togveje, hvis centralsikring aflyses, ved signaltjenestens foranstaltning afspærres på en sådan måde, at spærringen ikke kan hæves af betjeningspersonalet. Ved uregelmæssigheder i elektriske sikringsanlæg som følge af beskadigelse af kabelanlæg eller af arbejder på kabelanlæg (splidsning) regnes uregelmæssigheden at omfatte alle sporskifter og togveje, der er afhængige af kabelkorer i det kabel, den kabelmuffe eller det kabelfordelingshus, beskadigelsen henholdsvis arbejdet vedrører.

10. På stationer uden centralsikring, men hvor signalgivningen er i afhængighed af forbindelsessporskifterne til læssespor med tilhørende dækningssporskifter og sporspærre, skal togene indrangeres, såfremt der sker brud på nævnte afhængighed, jfr. også § 58, I, punkt 5. Opskæres et af de sporskifter, hvis aflåsning er i afhængighed med signalgivningen, forholdes som angivet i punkt 8 for centralsikrede sporskifter.

Aflysning af centralsikring for enkelte togveje.

Stationer uden centralsikring, men hvor signalgivningen er i afhængighed af forbindelsessporskifterne til læssespor.

§ 13.

Forholdsregler, når en station lukkes eller overgår til at være ubetjent i togtid.

I. LUKKEDE STATIONER.

1. Inden en station lukkes ved toggangens ophør eller i togfri tidsrum, skal stationsbestyreren (stationspasseren) have skaffet sig vished for:

at den i togplanerne foreskrevne togvej — på dobbeltsporet bane togveje — er fri, og at samtlige sporskifter i togvejen med tilhørende dækningssporskifter og sporspærre er rigtigt stillet og aflåset, eventuelt kontrolaflåset,

at vogne, hvis indløb i togvejen ikke kan hindres ved

Eftersyn og indstilling af togvej m. v.

aflåsedede sporskifter eller sporspærrer, er sikret mod at komme i bevægelse ud imod den pågældende togvej, således at denne uden hindring kan befares af tog, der eventuelt løber uanmeldt efter stationens lukning, og

at der ikke i nærheden af togvejen findes genstande, som af en eller anden grund kan blive sat i bevægelse og derved komme ind i togvejen eller i farlig nærhed af denne.

2. Den foreskrevne aflåsning af sporskifter og sporspærrer sker på centralsikrede stationer ved hjælp af sikringsanlægget, idet kontrollåse eventuelt også skal benyttes.

Sporskifter og sporspærrer, som ikke er inddraget under et sikringsanlæg, men kun sikres ved nøglelås eller hængelås, skal være aflåset og nøglen fjernet fra sporskiftet, henholdsvis sporspærren.

Stationsbestyreren (stationspasseren) skal bl. a. ved aflåsning af signalrum, henholdsvis aflåsning af fritstående trækbukke, sikre sig, at uvedkommende ikke kan gribe ind i sikringsanlægget. Stationsbestyreren (stationspasseren) skal således også sikre sig, at de af sporskifter og sporspærrer udtagne nøgler ikke er tilgængelige for uvedkommende. Kan fritstående trækbukke ikke aflåses således, at de deri anbragte sporskiftesnøgler er utilgængelige for uvedkommende, skal nøglerne udtages og opbevares på stationskontoret.

Ved det i § 6 nævnte notat i telegrafjournalen ved lukning af stationen skal det anføres, at forannævnte krav er opfyldt.

Aflåsning af
sporskifter
m. v.

II. UBETJENTE STATIONER

En station kan, når nedennævnte bestemmelser er opfyldt, være ubetjent i togtid.

Ubetjente stationer betragtes som holdesteder.

A. Stationer med indkørselssignaler.

1. Stationen skal være forsynet med centralsikring.

Sikring

Fra kravet om centralsikring kan der dog ses bort, for så vidt angår stationer med krydsningsspor beliggende på baner, hvor største tilladte hastighed ikke overskrider 75 km/t, når sikringsanlægget udformes således, at signalgivningen sættes i afhængighed af forbindelsessporskifterne til læssesporene med tilhørende dækningssporskifter og sporspærre, og de øvrige sporskifter i den pågældende togvej aflåses ved særlige nøglelåse eller andet særligt aflåsingsanlæg uden afhængighed af signalgivningen.

Såfremt sikringsanlægget kommer i uorden, må stationen ikke være ubetjent.

2. Forinden stationen overgår til at være ubetjent, skal stationsbestyreren (stationspasseren) foretage eftersyn af togvej som angivet for lukkede stationer i foranstående afsnit I og derpå med hensyn til indstilling af togvej, aflåsning af sporskifter og sporspærre samt eventuel signalgivning forholde sig som foreskrevet i sikringsplanen ved overgang til ubetjent station.

Stationsbestyrerens (stationspasserens) forhold

Eventuelle særlige nøgler, der i henhold til sikringsplanen skal udtages af centralapparatet, samt nøglerne til sporskifter og sporspærre, der ikke er i afhængighed af signalgivningen, skal anbringes på et for uvedkommende utilgængeligt sted.

Signalrum m. v. aflåses som påbudt i afsnit I, punkt 2. Såfremt linieringning foretages på den pågældende bane, skal anlægget stilles til gennemringning.

Stationsbestyreren (stationspasseren) må ikke fratræde tjenesten, forinden den toggang er afviklet, som planmæssigt skal have fundet sted, medens stationen endnu er betjent.

Under sneforhold, forstyrrelser i telegrafforbindelserne o. l. må togfølgestationer ikke være ubetjent, forinden tilladelse dertil er indhentet hos trafikinspektøren.

Stationens
åbning

3. Forinden en station igen overgår til at være betjent, skal sikringsanlægget bringes i normalstilling, og stationsbestyreren (stationspasseren) skal skaffe sig sikkerhed for, at indkørselssignalerne står på „stop“. Stationsbestyreren (stationspasseren) skal snarest derefter skaffe sig oplysning om toggangen, og før dette er sket, må der ikke foretages omstilling af sporskifter.

Rangering

4. Rangering må ikke finde sted.

Stationen
betjenes
ekstraordinært
som togfølge-
station

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 holdested, skal stationsbestyreren — efter at have sikret sig, at stationens indkørselssignaler står på „stop“ — snarest underrette nabotogfølgestationerne om forholdet, med mindre dette fremgår af en særtogsanmeldelse, der er uddelt til disse stationer.

Togføreren for hvert enkelt tog, der planmæssigt skal standse på 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 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.

Sikring.

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,

Stationsbestyrerens (Stationspasserens) Forhold.

at Togvejen er fri,

at Sporskifter og Sporspærrer er rigtigt stillet og aflaaaset, 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 tillige ansvarlig for, at alle Sporskiftenøglerne ved Anlæg med Centrallaas er indlaaset i Centrallaasen og Togvejsnøglen udtaget.

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

3. Rangering maa kun finde Sted, saafremt Sporskiftenøglerne normalt er anbragt paa Nabotogfølgestationerne.

Rangering.

Naar Togføreren i Tilfælde af Rangering har foretaget Oplaasning af en Sporforbindelse, er han personlig ansvarlig for, at Stationens Sikringsanlæg efter endt Rangering bringes i foreskrevne Stand, og at Vognene er hensat paa Ladesporet inden for Frispormærkerne og er bremset eller afstoppet.

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

§ 14.

Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler.

Ansvar for Bevogtningen af de inden for Stationernes Omraade beliggende bevogtede Overkørsler paahviler Ledpasseren.

Særlige Bestemmelser 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 liggende 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 Skruebremsen sættes fast paa en henstillet Vogn (Togstamme), der har været vakuumbremset, skal Vakuumbremsen være udlignet. Vogne (Togstammer) maa ikke hen sættes luftbremset. 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 Sporspærrer, Stoppebomme el. l.

Naar det ved Reparation af Vogne, der henstaar paa Spor, som hører under Stationens Omraåde, 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-

ring mod vognene, så længe arbejdet varer, undgå.

Stationsbestyreren skal påse, at de i signalreglementet foreskrevne sikkerhedsforanstaltninger er truffet (opstilling af standsignaler henholdsvis påsætning af signal på toget, vagt ved togstammen og underretning af lokomotivføreren), og at de fornødne vogne er bremset, jfr. § 17, D, 5.

Så snart arbejder af den her omhandlede art er sluttet, skal vedkommende arbejdere uophødelig underrette stationsbestyreren, som derefter sørger for, at sikringsforanstaltningerne hæves.

Stationsnummer	Vognnummer	Tilstand		Tilstand	Tilstand	Tilstand
		1	2			
100	10	100	100	100	100	100
100	20	100	100	100	100	100
100	30	100	100	100	100	100
100	40	100	100	100	100	100
100	50	100	100	100	100	100
100	60	100	100	100	100	100
100	70	100	100	100	100	100
100	80	100	100	100	100	100
100	90	100	100	100	100	100

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

§ 16

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 vogns vægt (vognvægten) henvises til tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB).

2. Et g-bremset tog (§ 17, A, 2 c) må, såfremt mindst $\frac{3}{4}$ af den foreskrevne bremsevægt hidrører fra trykluftbremsen, have en togvægt på indtil 1200 tons.

I øvrigt må et togs togvægt ikke overskride 800 tons.

3. Det største tilladte akselantal i et tog er:

Største tilladte hastighed	Trykluftbremsede tog			Vakuumbremsede tog (§ 17, B)		Skruebremsede tog (§ 17, C) personførende eller ikke-personførende
	s- eller p-bremset (§ 17, A, 2a og b)		g-bremset (§ 17, A, 2c) personførende eller ikke-personførende	personførende	ikke-personførende	
	personførende	ikke-personførende				
indtil 45 km/t	60	80	140	60	80	120
50—60 —	60	80	140	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, må akselantallet ikke overstige 44.

Angivelser
for togenes
størrelse

Største tilladte
togvægt

Største tilladte
akselantal

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

§ 17.

Bremser.

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

Betjening af
Bremser.

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 Bremsens 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 Trykluftbremser og Vakuumbremser ikke samtidig anvendes paa Vognene.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, skal den foreskrevne Bremsevægt, 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 Luftbremser er indkoblet, henholdsvis at de fornødne Skruebremser er bemanded, prøvet og fundet i Orden.

Det skal tilstræbes, at de betjente Bremser 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.

For Tog, i hvilke Skruebremse skal anvendes, skal Bremseprøve foretages paa den Station m. v., hvor det

bremsebetjenende Personale faar anvist saadan Bremse, og Toget maa ikke afgaa fra denne Station m. v., før Bremseprøve er foretaget. Bremseprøven omfatter kun de Skruebremser, som ikke tidligere har været prøvet med tilfredsstillende Resultat i samme Tog. Bremseprøven foretages ved, at den, der faar anvist en Skruebremse, skruer denne fast til, hvorefter han sikrer sig, at alle Bremseklodserne paa Vognen ligger fast an mod Hjulene. Toget maa ikke afgaa, før Resultatet af Bremseprøven er meddelt Togføreren, der underretter Lokomotivføreren herom.

A. TRYKLUFTBREMSSEDE TOG.

Trykluftbrem-
sede 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 Omstillingshaandtag i Stilling S.
Kunze-Knorr — S (Kks)	

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

Hildebrand-Knorr — S (Hiks)	} med Omstillingshaandtag 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 Omstillingshaandtag 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 „Læset“ og „Tom“ (*Lastvekslen*) skal staa i Stillingen „Læset“, 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 „Læset“, naar Vogn-

Gyldig fra 25/11 1947.

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.

S-bremsede
Tog.

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

P-bremsede
Tog.

c. Trykluftbremsede Tog, i hvilke mere end $\frac{1}{3}$ af den anvendte Bremsevægt hidrører fra G-Bremsen eller fra G-Bremsen i Forbindelse med skruebremsede Vogne, benævnes *g-bremsede Tog*. I g-bremsede Tog maa ikke medføres Vogne, der bremses ved P-Bremsen. Kan hele den for Toget foreskrevne Bremsevægt ikke opnaas ved G-Bremsen, og *overskrider Togets Hastighed ikke 60 km/T*, kan den manglende Bremsevægt leveres ved Skruebremser.

G-bremsede
Tog.

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

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

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 Falddal 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.

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
	er Bremsprocenten																	
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	—	—	—	—

Bremsetabel 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
	er Bremsprocenten																					
0	6	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 15/1 1940.

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
0	6	6	6	6	6	6	6	8	11	14	18	23	29	36
1	6	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	24	30	38
2	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	21	26	32	39
3	6	6	6	6	6	7	9	11	14	18	22	27	34	41
4	6	6	6	6	6	8	10	12	15	19	23	29	35	43
5	6	6	6	6	7	9	11	13	16	20	25	30	37	45
6	6	6	6	6	8	10	12	14	17	21	26	32	39	47
7	6	6	6	7	9	11	13	15	18	22	27	33	40	48
8	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	29	35	42	50
10	6	7	8	10	11	13	15	18	21	26	31	38	45	53
12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	42	50	59
14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	64
16	12	13	14	15	17	20	23	26	30	35	40	49	59	70
18	13	14	15	17	18	22	25	29	33	38	43	53	64	75
20	15	16	17	19	20	23	27	32	36	41	46	56	68	80
22	17	18	19	20	22	26	30	34	39	44	50	60	73	86
25	20	21	22	23	25	29	33	38	44	49	55	66	80	94

Bremsetavlerne gælder ikke for Tog, der fremføres af eemands-
betjente Damplokomotiver eller af eemandsbetjente Traktorer.

B. VAKUUMBREMSEDE TOG.

Vakuumbrem-
sede Tog.

Vakuumbremsede Tog er Tog, der udelukkende brem-
ses ved Vakuum.

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

Ved Beregningen af det nødvendige Antal bremse-
de Aksler regnes hver Aksel i en tom Godsvogn for en halv
Aksel. Motorvognes samt Person-, Post- og Rejsegods-
vognes 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 med-
regnes 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	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 —	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	—	—	—	—
16,7 —	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	—	—	—	—	—
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 eenmands-
betjente Damplokomotiver.

C. SKRUEBREMSSEDE TOG.

Skruebrem-
sede Tog.

1. *Skruebremssede Tog* er Tog, i hvilke Vogne med den i Punkt 2 nævnte Undtagelse udelukkende bremses ved Skrubremser.

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

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

Ved Beregning af det nødvendige Antal bremssede 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 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 / ₀₀	1/12	1/12	1/10	1/8	1/6	1/5
5,7 —	1/12	1/12	1/9	1/8	1/6	1/5
6,7 —	1/12	1/10	1/8	1/7	1/6	1/5
10,0 —	1/10	1/9	1/7	1/6	1/5	1/4
12,5 —	1/8	1/7	1/6	1/5	1/4	1/4
14,3 —	1/7	1/6	1/5	1/3	1/3	1/2
16,7 —	1/6	1/5	1/3	2/5	1/2	3/5
20,0 —	1/5	1/4	2/5	1/2	3/5	2/3

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

2. I skrubremssede Tog skal der, saafremt der i Toget er Vogne med Vakuumbremse og Togets Arbejde og Oprangering i øvrigt tillader det, umiddelbar op til

Vakuumbremssede
Vogne i
skrubremssede Tog.

Lokomotivet være 2 vakuumbremse Aksler, belæssede eller ubelæssede, der ikke medregnes som bremse i det for Toget i Henhold til Bremsetavlen foreskrevne Antal bremse Aksler og ej heller medregnes i Togets Størrelse ved Beregning af Antallet af Aksler, der skal være bremse. Der skal saa vidt muligt yderligere være 2 vakuumbremse Aksler, belæssede eller ubelæssede, der maa medregnes i det foreskrevne Antal bremse Aksler, henholdsvis som hele eller halve Aksler, jfr. Punkt 1.

Regler for
Betjening
af Skrue-
bremser.

3. Det bremsebetjenende Personale skal, uanset om dette eventuelt vil komme til at gaa ud over andet, ikke sikkerhedsbetonet Arbejde ved Toget, under Kørslen til enhver Tid hurtigt og uhindret kunne komme til Bremsevinget, saaledes at dette kan betjenes umiddelbart efter, at Signal til Bremsebetjening er afgivet fra Lokomotivet. Bremsesvinget skal under Kørslen være paasat. Personalet skal paa bedst mulig Maade sikre sig, at Signalet fra Lokomotivet straks kan opfattes, og skal altid ved Indkørsel til Stationer vise særlig Agtpaagivenhed.

Ved Indkørsel til Standsningsstationer maa Hastigheden ved Passagen af Stationsgrænsen i intet Tilfælde overskride 30 km/T.

D. FÆLLESBESTEMMELSER.

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

Efter Slutbremsen kan medføres ikke-bremse 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 må der ikke befordres vogne, der medfører rejsende.

I tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 60 km/t, må der ikke befordres rejsende i vogne, der ikke er forsynet med brugbar nødbremse.

3. På strækninger, hvor faldtallet ikke er større end 10, kan tog, der ikke medfører rejsende, fremføre indtil 12 vognaksler uden anden bremse end lokomotivets, når togvægten ikke overskrider

Ikke vogne med rejsende efter slutbremsen
Rejsende i vogne uden brugbar nødbremse

Tog uden anden bremse end lokomotivets

Ved en hastighed af	Toget fremføres af	
	et lokomotiv af litra C, D, E, H, K, N, P, PR, R, T 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 skrubremse, derved, at i hvert fald denne bremse er fastspændt.

Bremning af den togdel, hvortil der rangeres

5. Når der arbejdes under vognene i et holdende tog, skal vognene på begge sider af arbejdsstedet være bremset — i togdele, der er luftbremset, ved at adskille bremsekoblingerne, i togdele, der bremses ved skrubremser, ved at trække disse fast an — således 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, må der ikke medføres vogne efter slutbremsen.

Bremser i tog, der medfører vogne med eksplosive genstande

På vogne, der er læsset med disse genstande, må bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende vogn; såfremt disse vogne har luftbremse, må de kun anvendes som ledningsvogne.

§ 18

Togenes sammensætning og sammenkobling

Lokomotiver-
nes antal

1. Intet tog må fremføres af mere end 2 lokomotiver.
(Om forspand se § 22).

Yderligere kan der bag på toget anvendes et skyde-
lokomotiv (se § 23).

Enkeltkørende lokomotiver betragtes som tog.

Lokomotivers
og motorvog-
nes samt visse
personvognes
plads i toget

2. Lokomotiver og motorvogne, der fremfører toget,
skal under kørsel på fri bane i reglen sættes forrest i toget.
Såfremt toget er forsynet med gennemgående luftbremse,
og manøvreringen af toget (f. eks. ved signaler) kan fore-
tages fra en førerplads i forenden, kan lokomotiverne og
motorvognene dog anbringes andetsteds i toget.

Personvogne af litra FA, FB og FD, herunder ikke
FDP, bør fortrinsvis anvendes i tog fremført af motor-
vogne af litra MA, MBF, MC, ME, MF og ML og skal,
når de indlemmes i andre tog, placeres i togets bageste del,
således at vægten af den efter forreste vogn af nævnte
litra løbende togdel ikke overstiger 56 tons.

Utjenstdygtige damplokomotiver skal — når anden
ordre ikke foreligger — befordres op til det trækkende
lokomotiv.

Motorlokomotiver og motorvogne, hvis maskiner ikke
er tjenestegørende, skal så vidt muligt befordres bagpå tog.
Såfremt der undtagelsesvis medgives vogne løbende efter
et sådant køretøj, må vægten af disse vogne ikke overstige
den i henhold til tjenestekøreplanens indledende bemærk-
ninger (TIB) tilladte togvægt bag på motormateriel.

Om arbejdstog og tog, som på grund af uheld ikke kan
trækkes videre og derfor må skydes frem, se § 35, punkt
11 a, og § 52, punkt 5.

Personførende
togs sam-
mensætning

3. a. Personførende tog, hvis største tilladte hastig-
hed *overskrider 80 km/t*, skal sammensættes udelukken-
de af truckvogne, der for personvognenes vedkommen-
de skal være af sidegangs- eller midtgangstypen, jfr.

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 $85-100 \text{ km/T}$, naar Vægten af den bagved den forreste Vogn af nævnte Litra løbende Togdel ikke overstiger 120 Tons. I Tog, hvis Hastighed er $85-100 \text{ km/T}$, 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 $75-80 \text{ km/T}$, 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.

*) 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

1 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 \boxed{S} . 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 må kun sammensættes af det til brug i disse tog konstruerede materiel.

4. I ikke-personførende tog, hvis hastighed overskrider 100 km/t, må kun fremføres de samme vogne, som er tilladt i personførende tog med samme hastighed. I øvrigt må

Ikke-personførende togs sammensætning

i ikke-personførende tog, hvis hastighed er	fremføres	
	på strækninger, hvor største tilladte kørehastighed er 100 km/t eller derover	på øvrige strækninger
95—100 km/t	Truckvogne, dog ikke åbne truck-godsvogne, samt sådanne to- og treakslede person-, post- og rejsegodsvogne og lukkede godsvogne, hvis akselafstand er mindst 6 m,	Truckvogne, dog ikke åbne truck-godsvogne, samt sådanne 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 på mindst 4,5 m,	
75—80 km/t	Person, post- og rejsegodsvogne samt lukkede godsvogne med en akselafstand på mindst 3,5 m,	
65—70 km/t	Vogne med en akselafstand på mindst 3,5 m,	
50—60 km/t	Vogne med en akselafstand på mindst 3 m,	
indtil 45 km/t	Vogne med en akselafstand på mindst 2,5 m.	

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, må godsvogne samt to- og treakslede post- og rejsegodsvogne kun læsses med indtil $\frac{2}{3}$ af den påmalede last.

Denne begrænsning gælder dog ikke for godsvogne, der er forsynet med mærket \overline{S} . Er der på sådanne vogne ved siden af mærket \overline{S} påmalet en speciel vægtangivelse, må vognene ved befordring i tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 80 km/t, højst læsses med denne vægt.

Befordring af
særligt kob-
lede vogne
og sammen-
læssede
vogne

6. Vogne, der er sammenkoblet ved koblingsstang eller ved selve læsset, må ikke indlemmes i tog uden med distriktchefens tilladelse.

Sammenlæssede vogne, der er sammenkoblet med skruekobling, skal fortrinsvis befordres i ikke-personførende tog og må ikke medføres i tog, hvis hastighed overskrider 60 km/t. Vognene må ikke løbe umiddelbart op til personvogne med rejsende. Er vognene læsset med skinner eller betonrundjern af over 20 m længde, skal de løbe bagt i tog.

Befordring af
traktorer

7. Benzintraktorer samt de af traktorerne nr. 31—52, der er forsynet med dieselmotor, må ikke befordres på egne hjul i tog.

Øvrige dieseltraktorer må befordres bag på tog, hvis hastighed ikke overskrider 60 km/t, når følgende betingelser opfyldes:

Kæderne til drift af traktorens hjulsæt skal være aftaget.

Gearet skal være stillet i frigear og sikret i denne stilling mod utidig omstilling.

Håndhjulet for bremsen skal under transporten være fastbundet, for at bremsen ikke skal spænde sig til.

Traktoren skal kobles stramt til togets bageste vogn ved hjælp af skruekobling. Er traktoren forsynet med speciel rangerkobling, skal denne fastholdes i den dertil bestemte holder på traktoren.

Rangering med traktoren skal foregå med forsigtig-

hed. Rangering med stød med eller mod traktoren er forbudt.

Tog- og lokomotivføreren skal underrettes skriftligt om, at der bag på toget befordres en diesel-traktor.

I øvrigt skal stationerne forud hos trafikinspektøren, henh. distriktschefen indhente oplysning om, med hvilke tog traktoren må befordres.

8. Snepløve må befordres bag på tog, når følgende betingelser opfyldes: Befordring af
snepløve

Snepløvene nr. 1—28 og 72—73 må kun befordres i tog, hvis hastighed ikke overskrider 60 km/t.

Øvrige snepløve må ikke befordres med større hastighed end 45 km/t.

Sneploven skal underkastes et grundigt eftersyn samt opsmøring af akselkasserne, forinden den indlemmes i tog.

Sneploven skal kobles stramt til togets bageste vogn med spidsen af ploven vendende bagud.

Tog- og lokomotivføreren skal underrettes skriftligt om, at der bag på toget befordres en snepløv, samt om den hastighed, hvormed sneploven må befordres.

I øvrigt skal stationerne forud hos trafikinspektøren, henholdsvis distriktschefen indhente oplysning om, med hvilke tog sneploven må befordres.

9. For anvendelse af skruekoblinger i tog gælder følgende: Sammen-
kobling

I alle tog skal lokomotiv og vogne samt vognene indbyrdes sammenkobles ved hjælp af de på lokomotiverne, henholdsvis vognene anbragte koblinger, jfr. dog punkt 6 om særligt koblede og sammenlæssede vogne.

Ikke benyttede koblinger og sikkerhedskæder skal være anbragt paa plads.

Sammenkoblingen af lokomotiv (herunder *ikke* motorvogn) og forreste vogn skal foretages således, 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 således:
a. Rene godstog, hvis største tilladte hastighed ikke overskrider 60 km/t:

Pufferne skal berøre hinanden, når toget holder stille på lige spor.

b. Rene persontog samt godstog, hvis største tilladte hastighed overskrider 60 km/t:

Samtlige træk- og pufferfjedre skal være spændte, når toget holder stille på lige spor.

c. Blandede tog:

Godsvognsdelen sammenkobles som angivet under *a* og personvognsdelen som angivet under *b*.

Om sammenkobling af vogne, læsset 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. Vogne læsset med de i godsbefordringsreglementets bilag A, afdeling B, klasse I a, omhandlede sprængstoffer i 2. gruppe samt de i klasse I b under nr. 13 og 14 omhandlede ammunitionsgenstande skal på begge sider være påklæbet faresedler (rød bombe med dobbelt indramning), og ved befordringen skal følgende forholdsregler iagttages:

Når de pågældende forsendelser anmeldes til befordring, skal afsendelsesstationen straks underrette trafikinspektøren, som foranlediger det videre fornødne.

Samtlige stationer, som berøres af transporten, skal rettidig underrettes om forsendelsen med angivelse af det pågældende togs nummer. Ligeledes skal tog- og lokomotivpersonalet på krydsende, mødende og overhalende tog så vidt muligt have underretning.

Lokomotivføreren på forbigørende damplokomotiver, herunder rangerlokomotiver, og kedelpassere i öpfyrede, i togene værende kedelvogne skal skriftligt underrettes i betimelig tid. Bliver toget, hvori forsendelsen foregår, overhalet af et tog uden for planen, skal det overhalende tog underrettes. Førere på rangerlokomotiver underrettes skriftligt af den pågældende station.

Tobaksrygning eller brug af ild eller utildækket lys må ikke foregå i nærheden af nævnte vogne. På forbigørende damplokomotiver skal fyrdøre og askeklapper holdes lukket.

Ved befording af disse sprængstoffer m. v. i så store mængder, at der kræves mere end 8 vognaksler, skal befordingen ske i særlige i den anledning tillyste tog. Mindre mængder skal beføres med godstog, og hvor sådanne ikke findes, med blandede tog.

Skydelokomotiv må ikke anvendes, når 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 sådanne sprængstoffer eller ammunition, skal holdes så langt fjernet fra lokomotivet som muligt, men det skal dog iagttages, at den bageste togdel består af mindst 3 vogne, der ikke er læsset med letantændelige genstande.

De med sprængstoffer eller ammunition læssede vogne skal kobles fast både indbyrdes og til de forangående og efterfølgende vogne; koblingen skal nøje efterses på mellemstationer, hvor tiden tillader det.

Om betjening af bremsen i tog, der medfører vogne med eksplosive genstande, se § 17, afsnit D, punkt 6.

Vognene skal rangeres med særlig forsigtighed; navnlig må der ikke rangeres med stød med eller imod dem,

og det skal påses, at andre løsladte eller ved stød igangsattè vogne ikke tørner imod dem.

Under længere ophold på mellemstationerne skal vognene køres hen på et så fjernt som muligt beliggende sidespor.

Beholdervogne,
indrettet til
betordring af
brandfarlige
vædsker

2. Tobaksrygning eller brug af åben ild må ikke finde sted i nærheden af læssede eller tomme beholdervogne.

Tændte olielygter må ikke anbringes på sådanne vogne eller i disses bremsesrum. Såfremt det bliver nødvendigt at anvende olielygter som slutsignal eller underretnings-signal på et tog, i hvilket en beholdervogn løber som bageste vogn, skal vognen omrangeres eller udsættes senest på den station, hvorfra olielygterne skal føres.

§ 20

Beskyttelsesrum

Omfanget af
beskyttelsesrum

1. I de til personbefordring bestemte tog, hvortil i denne forbindelse også henregnes rene godstog, der medfører rejsende, skal den forreste vogn eller en del af denne, såfremt 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, såfremt togets forreste vogn er en personvogn eller motorvogn af følgende litra (stålvogne): AC, AD, AU, AV, AX, AY, CA, CB, CC, CD, CL, MB, MK-FK, MO, MP, MQ eller MS (alle med eller uden underlitra) og heller ikke, såfremt toget er elektrisk tog.

Naar Togets største tilladte Hastighed er	og Togvægten udgør	
over 80 km/T	151—400 t	over 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 altså 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, Motorførrum, Kedelrum, Akkumulatortrum, Bremskupé 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 aflaaes. Enhører 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 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 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, når 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 pågældende station efter særlig bemyndigelse. Når forholdene tillader det, skal afgørelsen træffes efter samråd med sektionsingeniøren under maskintjenesten.

Regler for
medgivelse af
forspand

Forspandskørsel er tilladt med kombinationer af de litra af lokomotiver og motorvogne, som i henhold til tabel C i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) må anvendes i forspand på pågældende strækning, dog må

- a. et damplokomotiv ikke anvendes i forspandskørsel med en motorvogn og bør kun undtagelsesvis anvendes i forspandskørsel med et motorlokomotiv,
- b. motorvogne af litra MA, MC, ME og MF ikke anvendes i forspandskørsel med andre arter af trækkende køretøjer,
- c. lyntog (litra MB og MS) ikke anvendes i forspandskørsel med andre arter af trækkende køretøjer,
- d. motorvogne af litra MM ikke anvendes i forspandskørsel med andre arter af trækkende køretøjer.

Ved forspandskørsel må det iagttages, at den fastsatte maksimalhastighed for hvert enkelt af de i forspand anvendte køretøjer ikke overskrides. Ved hastigheder på over 40 km/t skal begge køretøjer — og såfremt toget er luftbremset, da også 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 persontogslokomotiver, skal som regel togets ordinære lokomotiv køre forrest. Dog

Regler for,
hvilket loko-
motiv der
skal køre
forrest

skal et lokomotiv af *andet litra* end E, H, N, P, PR, R, S eller T ved forspandskørsel sammen med et lokomotiv af litra E, H, N, P, PR, R, S eller T 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 tungeste 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, når togets vægt (ekskl. motorkøretøjernes vægt) overstiger det dobbelte af *motorvognens* maksimalbelastning.

§ 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 på toget. I togplanerne fastsættes, på hvilke stationer og til hvilke tog der regelmæssigt benyttes skydelokomotiv. I øvrigt kan skydelokomotiv medgives i forsinkelsestilfælde, eller når lokomotivføreren i betimelig tid forud fremsætter anmodning derom.

Skydelokomotiv må ikke anvendes, når der i toget findes vogne med eksplosive stoffer eller vogne, der er sammenkoblet ved koblingsstang eller ved selve læsset.

2. Når et tog skal *rangeres ud*, må skydelokomotiv, der ikke er tilkoblet toget og sat i forbindelse med dets gennemgående bremse, ikke anvendes, før toget har passeret yderste modgående sporskifte og er standset for at lade skydelokomotivet køre til.

3. Skydelokomotiv må kun tilkobles toget, når det følger med til nabotogfølgestationen.

4. Skydelokomotiv skal i almindelighed virke direkte på togets bageste vogn, hvorfor signalplanke ikke

Anvendelse af skydelokomotiv

Anvendelse af skydelokomotiv ved tog, der rangeres ud

Kobling til toget

Skydelokomotivets virken på 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.

6. Paa Baner med Linieblok maa Skydelokomotiv kun medgives 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 af et Tog med Skydelokomotiv, som ikke er tilkoblet Toget, underrettes den paagældende Nabotogfølgestation og paa Strækninger med Linieblok endvidere paagældende Mellemblokposter 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 til Nabotogfølgestationen enten Ordene: »som gaar tilbage« eller »til Station«.

Kan nævnte Telegram ikke afgives, maa Skydelokomotiv kun medgives, saafremt det tilkobles Toget og medfølger til Nabotogfølgestationen.

Skydelokomotivet underrettes ved Afskrift af Telegrammet.

8. Skal det Tog, der medgives Skydelokomotivet, 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.

Befordring af Vogne med Skydelokomotiv.

Anvendelse af Skydelokomotiv paa Baner med Linieblok.

Underretning af Nabotogfølgestationen og Skydelokomotivet.

Afgivelse af Underretningssignaler.

§ 23—24

Spærring af Banestykket.

9. Det Spor, ad hvilket Skydelokomotivet er medgivet uden at være tilkoblet Toget, maa ikke befares af andre Tog, før Skydelokomotivet er naaet tilbage fra den fri Bane eller 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.

Eenmandsbetjent Rangermaskines Anvendelse som Skydelokomotiv.

10. Naar en eenmandsbetjent Rangermaskine anvendes som Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, skal den foruden at være betjent af Lokomotivføreren 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.

Underretning til Lokomotiv- og Togføreren for det Tog, der medgives Skydelokomotiv.

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.

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

Gyldig fra ²³/₁₀ 1944.

den største hastighed, hvormed det sædvanligt er tilladt at fremføre toget, når de for den pågældende hastighed i øvrigt gældende betingelser er opfyldte, såsom beskyttelsesrum, vognenes akselafstand, bremsernes art, bremsevægt, henholdsvis bremsernes antal og fordeling, lokomotivernes største tilladte hastighed m. m. Når 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 skriftligt på form. nr. S 8 underrette lokomotivføreren om, med hvilken største tilladte hastighed toget kan fremføres.

Ved fastsættelsen af kørehastigheden må 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-signali-
serede særtog
og hjælpetog

Hjælpetog, der er anmeldt for strækningen, må køre med større hastighed end 25 km/t uden at være signaliseret ved forudgående tog, når hastigheden afpasses efter synligheds- og bremseforhold m. v., jfr. i øvrigt § 38, punkt 3, 1. stk.

Om førsel af uanmeldte hjælpetog, se § 38, punkt 4.

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

Arbejdstog

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

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

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

Sneplovtog

6. For *alle* tog skal største tilladte hastighed nedsættes til højst:
- a. 90 km/t, når toget fremføres af 2 lokomotiver (gælder ikke for motorvogne), dog kun for så vidt togets akselantal er mindre end 24.
 - b. 90 km/t, når toget fremføres med styrevogn forrest, og manøvreringen af toget foretages fra en førerplads i togets forende.
 - c. 80 km/t, når toget på dobbeltsporet bane befarer venstre spor.
 - d. 60 km/t, når toget fremføres af 2 lokomotiver med tenderne koblede mod hinanden.
 - e. 60 km/t, når luftbremsen i et tog sættes ud af brug.
 - f. 50 km/t, når et sporskiftesikringsanlæg sættes ud af brug, og da under gennem-, ind- eller udkørsel på vedkommende togfølgestation eller holdsted.
 - g. 50 km/t, når toget medgives skydelokomotiv, der kobles til toget, uden at gennemgående bremse etableres.
 - h. 45 km/t, når det lokomotiv, som er i spidsen for toget, kører med tenderen forrest (gælder ikke for tenderlokomotiver).
 - i. 30 km/t ved indkørsel til standsningsstationer med tog, hvis bremsevægt, henholdsvis antal bremsede aksler ikke udelukkende hidrører fra luftbremsen.
 - j. 25 km/t, når det motorlokomotiv (motorvogn), som er i spidsen for toget, ikke kører med førerrummet forrest.
 - k. 25 km/t, når fløjten på det lokomotiv, der er i spidsen for toget, bliver utjenstedygtig.
 - l. 25 km/t, når toget skydes af lokomotivet, og manøvreringen af toget ikke foretages fra en førerplads i togets forende.

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 Minutter før den i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Tid.

Afpasning af
Togets Fart.

Om Tilladelse til for ikke-personførende Tog under visse Forhold at køre indtil 30 Minutter før køreplansmæssig Tid over et Banestykke, se § 33, Punkt 5.

Paa elektrificerede Strækninger skal ved Afpasning af Togets Fart de anførte Tider 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:

Underretning
om midlertidige Hastighedsnedsættelser og andre særlige Forhold vedrørende Kørslen.
(La).

- a. Alle *midlertidige* Hastighedsnedsættelser.*)
- b. Ændret Sporbenyttelse paa Stationerne (jfr. § 31, Punkt 2).
- c. Sporspærringer *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.

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 udleveret et Eksemplar af den paagældende *La*.

Den, som har foranlediget en *La*-Anmeldelse fremsendt, skal omgaaende efter *La*'s Modtagelse sikre sig, at Anmeldelsen er rigtig optaget i *La*. I paakommende

tilfælde skal han træffe foranstaltning til, at alle vedkommende underrettes om det rette forhold.

Om forhold af den i foranstående punkter a—e nævnte art, som først er opstået efter *La*'s trykning, skal der gives hvert enkelt togs lokomotivfører og eventuelt togfører underretning, indtil optagelse i *La* eventuelt har fundet sted, jfr. nedenfor og §§ 31, punkt 2, 46, punkt 2, og 47, punkt 1.

Må en hastighedsnedsættelse foretages uden varsel, påhviler det stationsbestyreren — eventuelt efter melding fra tjenestemænd under bane- eller signaltjenesten — at underrette trafikinspektøren. Om melding om uregelmæssigheder på stationer, der betjenes af stationspasser, se § 58, og på sidespor, se § 59. Stationsbestyreren foranlediger derhos — indtil nærmere ordning træffes af trafikinspektøren — hvert enkelt togs lokomotivfører og eventuelt togfører underrettet om forholdet, herunder om forsigtigstrækningens beliggenhed. Er et togs lokomotivfører ikke underrettet på en tidligere station, og hastighedsnedsættelsen skal finde sted på selve stationen, standses toget uden for stationen, hvor lokomotivføreren underrettes, hvorefter toget enten rangeres ind eller gives telefonisk indkørselstilladelse eller tages ind for signal „stop og ryk frem“.

Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, samt eventuel fornøden omkobling, henholdsvis slukning, af hastighedsvisere, der har betydning for en forsigtigstrækning, skal foretages efter signalreglementets forskrifter.

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

Om anmeldelse af arbejder på fri bane mellem kl. 18⁰⁰ og 6⁰⁰, se § 33, punkt 6.

IV. TOGENES FREMFØRELSE

§ 26

Af- og tilbagemelding af tog

Regler for
afmeldingens
afgivelse

I a. Inden ud- eller gennemkørselssignal gives, og inden et tog må afgå fra eller køre igennem en togfølgestation, skal toget være afmeldt til næste togfølgestation (se dog undtagelsen i pkt. b), og på baner, hvor linieringning er foreskrevet, skal klokkesignalerne være givet i den udstrækning, det påhviler stationen at drage omsorg for linieringning. Afmelding sker, før ringning foretages.

Afmelding må tidligst foretages 10 minutter før togets afgangstid.

b. På baner med linieblok finder afmelding kun sted, når der er tillyst kørsel med stationsafstand, samt — på dobbeltsporet bane — når det ene spor er ufarbart (§ 47, punkt 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 „Både telegraf og telefon i uorden“ i kraft.

Afmeldingens
form

2. For plan- og særtog samt hjælpetog sker *telegrafisk* afmelding derved, at togfølgestationen sender næste togfølgestation telegrammet:

„Tog x“.

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 må 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 (for elektriske tog gælder særlige bestemmelser, jfr. „Instruks for den elektriske drift“), eventuelt at skydelokomotivet medfølger, og

at tilkørselssignalet 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 og sneplovtog skal endvidere foreligge melding fra togføreren om, at bane stykket er frit, forinden tilbagemelding afgives (se § 35, punkt 11 c).

Ved krydsning, hvor det først ankommende tog skal afgå straks efter det sidste togs ankomst (skarp krydsning), kan tilbagemelding bortfalde, men afmeldingen for førstnævnte tog skal i så fald have formen:

„Når tog er her, afsendes tog“.

For dette telegram kvitteres som for en almindelig afmelding, se punkt 2.

b. På baner med linieblok finder tilbagemelding kun sted for:

Regler for
tilbagemel-
dingens
afgivelse

dagens sidste tog,
arbejdstog og sneplovtog samt
alle tog, når kørsel med stationsafstand er tillyst,
eller — på dobbeltsporet bane — når det ene
spor er ufarbart.

c. Undlader en togfølgestation at tilbagemelde et tog,
når sådant er foreskrevet, skal den bagvedliggende togfølgestation affordre den tilbagemelding.

Før tilbagemelding er modtaget, må et efterfølgende tog ikke indlades på det pågældende banestykke (jfr. dog § 5, punkt 3, om arbejdstog og hjælpetog efter plan- og særtog på baner uden linieblok og § 5, punkt 4, om kørsel med blokafstand på baner med linieblok samt § 49 om forholdsregler, når både telegraf og telefon er i uorden).

4. For plan- og særtog samt hjælpetog sker *telegrafisk* tilbagemelding ved følgende telegram:

„Tog a“.

For arbejdstog og sneplovtog sker *telegrafisk* tilbagemelding ved følgende telegram:

„Arbejdstoget (sneplovtoget) ankommet til“.

Ved *telefonisk* tilbagemelding af alle tog sker tilbagemeldingen ved følgende telegram:

„Tog ankommet til“,

der *gentages* af den modtagende station samtidig med kvittering.

Om tilbagemelding af visse motordraisiner, se § 57.

5. De på stationerne anbragte telefoner til brug for togpersonalet under tognedbrud o. l. må ikke af stationspersonalet benyttes til afgivelse og modtagelse af af- og tilbagemeldinger.

6. Til vejledning med hensyn til signalgivningen meldes på baner uden linieblok tidspunktet for planmæssigt gennemkørende togs passage straks til den næste togfølgestation.

Tilbage-
meldingens
form

Benyttelse
af telefon

Passage-
melding

7. Samtlige meldinger om afgang, ankomst og passage såvel 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

Efter distriktschefens bestemmelse kan førelse af togjournal på stationer med automatisk signalgivning begrænses til nærmere bestemte tidsrum.

§ 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 må kun udstedes, når der foreligger telegrafisk melding fra en foranliggende togføgestation om, at banen er fri til denne station.

b. Når der er givet et tog fri bane på 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, punkt 3, om arbejdstog og hjælpe-tog efter plan- og særtog på baner uden linieblok og § 5, punkt 4, om kørsel med blokafstand på baner med linieblok.

2. a. Plan- og særtog skal føres på fribaneordre i følgende tilfælde:

Anvendelse

På enkeltsporet bane:

når den regelmæssige drift er aflyst.

På dobbeltsporet bane:

når toget på grund af spærring af det ene spor befarer venstre spor.

b. Hjælpetog skal, medmindre det må afsendes

uanmeldt (se § 38, punkt 4) føres på fribaneordre på enkeltsporet bane. På dobbeltsporet bane føres hjælpetog på fribaneordre, når toget befarer venstre spor.

c. Arbejdstog føres i alle tilfælde på fribaneordre.

Erhvervelse
af fri bane

3. a. Fri bane må hverken søges eller gives ud over den togfølgestation, hvor det pågældende tog skal krydse, overhale, overhales af eller passere et andet tog.

b. For arbejdstog må fri bane kun søges og gives til nærmest foranliggende togfølgestation.

c. Fri bane må 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 fremgangsmåden 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?“

Når 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 så 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 een 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 sin 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.

Om Meddelelse paa Fribaneordren for første Tog, der paa dobbeltsporet Bane afsendes ad venstre Spor, se § 47, Punkt 1.

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 Toget 2 Lokomotiver, sker Afleveringen af Fribaneordren til Lokomotivføreren paa forreste Lokomotiv uden særlig Meddelelse til Føreren af bageste Lokomotiv.

Overrækkelse af Fribaneordre til Arbejdstog 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-
Gyldig fra 1/7 1943.

nings-, overhalings- eller passeringsstation, skal denne station foranledige fribaneordren rettet eller ugyldiggjort.

Skal toget føres på fribaneordre ud over den ny krydsnings-, overhalings- eller togpasseringsstation, skal der altid på ny søges fri bane for det.

§ 28

Togenes ind-, ud- eller gennemkørsel på togfølgestationer

1. Signal til ind-, ud- eller gennemkørsel på en togfølgestation (herunder signal „stop og ryk frem“) må kun gives af stationsbestyreren eller på hans ansvar af den, han i hvert enkelt tilfælde beordrer dertil. Signalgivning

2. Sporskifterne skal være rigtigt indstillet til den for toget bestemte togvej. Indgangssporskifternes stilling skal som regel være således, at der ikke opskæres sporskifter, selv om et tog skulle køre for langt. Hvis denne stilling ikke er fremtvunget af sikringsanlægget, kan sporskifterne dog ved togkrydsning stilles til hver sit spor, når forholdene og navnlig hensyn til togenes rettidige ekspedition gør sådant ønskeligt. Sporskifternes stilling

3. Umiddelbart forinden der gives eller beordres givet signal, skal der være foretaget togvejseftersyn. Det samme gælder ved anvendelsen af telefonisk indkørselstilladelse og af skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse. Togvejseftersyn

Stationsbestyreren foretager togvejseftersyn ved at sikre sig:

at den for toget bestemte togvej er fri, og at sporskifterne i togvejen samt dækningssporskifter og sporspærre er rigtigt stillet,

at modgående sporskifter i togvejen samt dækningsporskifter og sporspærre er aflåst efter de i § 10 givne regler eller fastholdt med håndkraft, og

at der ikke i nærheden af togvejen findes genstande, som af en eller anden grund kan blive sat i bevægelse og derved komme ind i togvejen eller i farlig nærhed af denne.

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 togvejseftersynet er foretaget for den øvrige del af togvejen.

Da signal „stop og ryk frem“ ikke sikrer togvejen mod fjendtlige bevægelser i samme omfang som signal „kør“, skal stationsbestyreren ved anvendelse af signalet være opmærksom på, at der eventuelt skal træffes særlige foranstaltninger til sikring af, at der ikke foretages rangering ind i den indstillede togvej.

Overdragelse
af stations-
bestyrerens
myndighed
og ansvar

4. På togfølgestationer med selvstændig kommandopost kan efter distriktschefens bestemmelse en del af stationsbestyrerens myndighed og ansvar overdrages til lederen af kommandoposten.

Togvejseftersyn
på stationer
med særlige
anlæg

5. På stationer med centralsikring bortfalder eftersynet af sporskifternes aflåsning, og eftersynet af sporskifternes rigtige stilling kan, hvor direkte iagttagelse af denne ikke er mulig fra posten, udføres ved at konstatere, at centralapparatet er rigtigt indstillet.

Hvor sporskifterne er udstyret med nøglelåse, der ikke indgår i centralsikring, kan sporskifternes rigtige aflåsning konstateres derved, at stationsbestyreren sikrer sig, at de pågældende nøgler er på plads. Eftersynet af disse sporskifters stilling kan foretages på samme måde, såfremt direkte iagttagelse af sporskiftestillingen ikke er mulig ved stationsbestyrerens personlige togvejseftersyn.

På stationer med sporisolation 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, bør i almindelighed standses for „stop“ foran stationen, indtil forudsætningen for gennemkørsel er til stede.

Gennemkørende tog, som skal afvente krydsning eller tilbagemelding (deblokering)

Det samme gælder gennemkørende tog, der skal afvente tilbagemelding (deblokering) for et forudkørende tog, medmindre anvendelse af „gradvis gennemkørsel“ er tilladt i henhold til „rød plakat“ for det pågældende sikringsanlæg.

7. Et tog, der ekstraordinært standser under udkørsel fra en togfølgestation, må ikke uden særlig tilladelse fra stationsbestyreren føres tilbage.

Forbud mod tilbagerykning under udkørsel

§ 29

Togenes indkørsel til farlige stationer

1. Ved en „farlig station“ forstås en station med een eller flere indkørselstogveje („farlige togveje“), på hvilke togveje afstanden fra togenes standsningssted til farepunktet (stopperer 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 bremseaksler *udelukkende* hidrører fra luftbremsen:

Lokomotivføreren skal under indkørslen nedsætte hastigheden således, at toget under alle forhold med sikkerhed kan standses på rette sted.

b. Tog, hvis foreskrevne bremsevægt, henholdsvis antal bremsede aksler, *ikke udelukkende* hidrører fra luftbremsen:

Hastigheden ved passagen af stationsgrænsen må i intet tilfælde overskride 30 km/t.

I øvrigt skal indkørslen på farlig togvej ske med særlig forsigtighed, således at toget altid med sikkerhed kan bringes til standsning på rette sted.

Togpersonalets forhold ved indkørslen til farlig station

3. Togpersonalet skal under indkørslen til farlige stationer vise skærpet agtpågivenhed, således at det til enhver tid er rede til at betjene alle forhåndenværende bremsemidler.

§ 30

Togenes ind- og udrangering til og fra togfølgestationer

Telefonisk ind- og udkørselstilladelse

Togvejseftersyn

1. Forinden stationsbestyreren giver tilladelse til at ind- eller udrangere et tog, og forinden han giver et tog telefonisk ind- eller udkørselstilladelse, skal han have foretaget togvejseftersyn som foreskrevet i § 28 om togenes ind-, ud- eller gennemkørsel på togfølgestationer.

For sporskifternes aflåsning under ind- og udrangering gælder samme regler som under en ikke gennem *La* bekendtgjort aflåsning af centralsikringen, se § 10, punkt 6, sidste stk.

Indrangering

2. Skal et tog indrangeres, sker dette fra stationsgrænsen, henholdsvis fra stationsbloksignalet for indkørsel, ved en af stationen udsendt rangerleder. Lokomotivføreren underrettes mundtlig af rangerlederen om grunden til indrangeringen samt om, til hvilket spor indrangeringen skal foregå.

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 derpå giver det nødvendige signal til lokomotivføreren.

Udrangering

4. Rangerlederen skal under ind- og udrangering tage plads på lokomotivet eller, når toget skydes af lokomotivet, på forreste køretøj og forblive der, for indkørende togs vedkommende indtil toget er standset på stationen, for udkørende togs vedkommende indtil lokomotivet har passeret sidste modgående sporskifte i togvejen og udkørselssignalet*). Toget skal om fornødent standse for at optage eller afsætte rangerlederen. Hvis det skønnes hensigtsmæssigt, kan rangerlederen gå foran toget i stedet for at tage plads på dette.

Rangerlederens
plads ved ind-
og udrangering

Angående togs ind- eller udrangering på holdsteder, se §§ 58 og 59.

5. Når et tog ekstraordinært får „stop“ ved et indkørselssignal, et stationsbloksignal for indkørsel, et perronudkørselssignal, et stationsbloksignal for udkørsel eller et udkørselssignal på en station, og der findes telefon ved signalet, skal lokomotivføreren *straks* efter standsningen kalde stationen op gennem telefonen. Såfremt der er tilkaldelampe ved telefonskabet, og denne ikke er tændt, skal lokomotivføreren dog først kalde stationen op efter 1 à 2 minutters forløb.

Telefonisk ind-
og udkørsels-
tilladelse

Når forbindelse med stationen er opnået, afgiver lokomotivføreren følgende melding:

„Lokomotivfører (navn) her. Tog holder for „stop“ ved (signalets betegnelse) på station.“

Lokomotivføreren skal derefter forblive ved telefonen, indtil forholdsordre er modtaget.

*) Hvis der for et tog, som udrangeres, benyttes signal „stop og ryk frem“ fra udkørselssignalet, skal lokomotivføreren underrettes herom, og rangerlederen skal da kun forblive på lokomotivet (hvh. forreste køretøj), indtil toget er standset foran udkørselssignalet.

Telefonisk ind- eller udkørselstilladelse skal gives af stationsbestyreren, henholdsvis lederen af kommandoposten, ved følgende melding:

„Tog må passere (signalets, hhv. signalernes, betegnelse) i „stop“-stilling. Togvejen er indstillet til indkørsel til spor (henholdsvis til udkørsel fra spor).“

Skal indkørsel foregå ad en togvej, der er væsentlig kortere end stationens øvrige indkørselstogveje fra den pågældende banelinie, skal der i meldingen tilføjes: „Togvejen er afkortet.“

Når der gives telefonisk ind- eller udkørselstilladelse, skal lokomotivføreren gentage stationens melding og sikre sig stilling og navn for den, der afgiver meldingen.

Om de betingelser, der skal være opfyldt, for at telefonisk ind- eller udkørselstilladelse må gives, henvises til SIR og til „Sikringsanlæggene og deres betjening“.

§ 31

Togenes sporbenyttelse på stationer

• 1. Den normale sporbenyttelse for ankommende tog på stationer med mere end eet hovedspor — på dobbeltsporet bane mere end eet hovedspor for hver køreretning — fastsættes i togplanerne. Den således fastsatte sporbenyttelse må kun fraviges, når omstændighederne gør det nødvendigt. Sporbenyttelse

På stationer på dobbeltsporet bane kører togene på det spor, der er bestemt for vedkommende køreretning således, at modgående tog ligesom på fri bane kører til højre for hinanden. Planmæssige afvigelser herfra meddeles i togplanerne.

Ikke-standsende tog kører altid igennem ad gennemkørselssporet. (For de i § 33, punkt 3 c, nævnte tog, der betragtes som planmæssigt gennemkørende, er den normale sporbenyttelse således gennemkørselssporet, og skal toget benytte andet spor, skal det underrettes herom som foreskrevet i efterfølgende punkt 2).

Tog, for hvilke der kun er angivet standsning efter behov, benytter ligeledes gennemkørselssporet, medmindre der i togplanerne er foreskrevet anden sporbenyttelse for det pågældende tog. Nødvendiggør krydsning, overhaling eller rangering anden sporbenyttelse, skal toget underrettes herom som foreskrevet i efterfølgende punkt 2.

Tog, der skal benytte spor, der ikke er sikret som hovedspor, skal indrangeres, henholdsvis udrangeres, uanset om stationen i øvrigt er forsynet med centralsikring, samt uanset om der kan stilles signal til pågældende spor eller ej. At et spor er sikret som hovedspor vil sige, at alle sporskifterne i dette enten er centralsikret eller forsynet med sporskiftesignal.

Ved bortfald af en krydsning eller overhaling bibeholdes som regel den for de pågældende 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
sporbenyttelse

2. Når forholdene nødvendiggør forandring i den fastsatte sporbenyttelse, skal stationen gennem en tidligere togfølgestation, så vidt muligt en holdestation, foranledige det pågældende tog underrettet om den ændrede sporbenyttelse samt om den herefter tilladelige indkørsels-hastighed. Underretningen til togene skal ske skriftligt på formular nr. S 6 og gives til såvel lokomotivføreren som togføreren. Er toget gennemkørende på underretningsstationen, tages det ind her for „lille signalgivning“, og underretningen til togføreren bortfalder da.

En station, der får anmodning om at underrette et tog om ændret sporbenyttelse, skal umiddelbart efter, at den har givet denne underretning til toget, telegrafisk meddele den station, på hvilken sporbenyttelsen er ændret, at underretning har fundet sted.

Er toget ikke underrettet på en tidligere station, skal det standses foran den station, på hvilken sporbenyttelsen skal ændres, hvorefter lokomotivføreren underrettes, og toget rangeres ind. Afgives underretningen gennem telefon ved indkørselssignalet, kan indrangering undlades, idet toget, efter at lokomotivføreren er underrettet om den ændrede sporbenyttelse samt om den herefter tilladelige indkørselshastighed, tages ind for signal eller gives telefonisk indkørselstilladelse. Standsning og underretning foran stationen kan bortfalde for de stationers vedkommende, hvis indkørselssignal er forsynet med hastighedsviser, men indkørselssignalet skal da holdes på „stop“, indtil det kan påregnes, evt. gennem modtagelsen af signal „færdig til indkørsel“, at lokomotivføreren har iagttaget stopsignalet (evt. gennem et foregående signals angivelse).

Foranstående regler gælder ikke i de i § 33, punkt 3 a og b nævnte tilfælde, hvor et planmæssigt standsende tog får signal til gennemkørsel.

Er den ændrede sporbenyttelse nødvendiggjort af arbejder på 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 foranstående regler. Arbejderne må først påbegyndes, efter at baneformanden, henholdsvis signalformanden, eller disses stedfortrædere har underrettet stationen samt sikret sig, at den pågældende ændring i sporbenyttelsen er optaget i den gældende *La* eller, hvis ændringen undtagelsesvis ikke kan optages i *La*, bliver bragt til pågældende personales kendskab efter ovenfor nævnte regler.

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 forudgående underretning og uden anvendelse af særlig signalgivning tages ind i andet spor end normalt.

Valgfri
sporbenyttelse

§ 32

Samtidig ankomst eller afgang af flere tog

For togs ind- og udkørsel på en station gælder den regel, at

- samtidig indkørsel,
- samtidig udkørsel eller
- samtidig ind- og udkørsel

kun må finde sted, når berøring mellem de benyttede togveje er udelukket enten ved selve sporanlægget eller ved centralsikringen. Som indkørselstogvej betragtes det pågældende spor i hele dets udstrækning, og som udkørselstogvej regnes sporet fra togets bagende til stationsgrænsen, i begge tilfælde for så vidt der ikke gennem sikringsplanerne er fastsat en bestemt begrænsning. Som indkørselstogvej for tog, der tages ind for signal „stop og ryk frem“, medregnes dog i alle tilfælde kun sporet indtil det normale standsningssted for tog ad den pågældende (eventuelt afkortede) togvej.

Samtidig
ankomst eller
afgang af
flere tog

Et tog må ikke tages ind på en station, så længe et andet togs ekspedition foregår over dets togvej, medmindre der fra stationens side er truffet de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger.

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

§ 33

Togenes standsning på stationer m. v.

Standningssted

1. Det påhviler lokomotivføreren at bringe toget til standsning på rette sted, eventuelt efter signal fra togføreren eller stationen. Ved togets standsning på 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 andet togvejsspor.

Stationens ansvar for fri togvej for det krydsende, overhalende eller passerende tog (jfr. § 28, punkt 3) berøres dog ikke heraf.

Når et tog nærmer sig et sidespor med dobbeltarmet hovedsignal, og der fra dette vises „stop“ mod toget, må lokomotivføreren, såfremt sporskiftet i hovedsporet ligger på den side af signalet, hvorfra toget kommer, ikke køre helt hen til signalet, men skal bringe toget til standsning, forinden lokomotivet når frispormærket.

Planmæssigt
gennemkørende
og planmæssigt
standsede tog

2. Når der i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen ved en mellemstation m. v. kun er angivet afgangstid, er toget planmæssigt gennemkørende. Er der angivet både ankomsttid og afgangstid, eller er der i stedet for ankomsttid angivet \times eller S, er toget planmæssigt standsede. For elektriske tog anføres dog kun een tid, jfr. tjenestekøreplanens særlige bestemmelser herom. Angivelserne \times og S benyttes i stedet for ankomsttid, når daglig standsning må anses for ikke at være nødvendig, og tilkendegiver:

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

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

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

Togenes
 standsning ved
 stationer m. v.

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

af stationer med indkørselssignal tilkendegives ved, at der vises signal til gennemkørsel,

af stationer uden hovedsignal tilkendegives ved, at der vises håndsignal „kør igennem“,

af sådanne billetsalgssteder og trinbrætter med sidespor, der er forsynet med dækningssignal, tilkendegives ved, at der vises mastesignal „kør“ i forbindelse med håndsignal „kør igennem“,

af billetsalgssteder med mastesignal for billetsalgssted tilkendegives ved, at der intet signal vises,

for de i tjenestekøreplanen med TL betegnede trinbrætters vedkommende tilkendegives ved håndsignal fra ledvogteren,

*) Angivelserne × og S anvendes ikke for stationer i den tid, de er ubetjente, og heller ikke for stationer, der er beliggende på strækninger med automatisk linieblok.

ved de i tjenestekøreplanen med T betegnede trinbrætter uden dækningssignal ses af, at der ikke er rejssende at optage.

b. På strækninger *uden* automatisk linieblok gælder, at hvor der i stedet for ankomsttid er anført S og, for så vidt angår ikke-personførende tog, hvor der er anført både ankomsttid og afgangstid, kan standsning bortfalde, når toget intet har at afsætte, og der intet er til optagelse. Der anvendes følgende fremgangsmåde:

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

„Tog intet arbejde i“

Togføreren underretter lokomotivføreren om telegrammets afgivelse. Har stationen (sidesporet) intet til optagelse, og er der i øvrigt intet til hinder for gennemkørsel, vises signal til gennemkørsel, og toget kan passere uden standsning. Har stationen (sidesporet) derimod arbejde til toget, foretages signalgivning som for tog, der skal standse på stationen (ved sidesporet).

Har toget intet at afsætte ved et billetsalgssted med mastesignal for billetsalgssteder, underretter togføreren lokomotivføreren herom, og vises der intet signal fra billetsalgsstedet, kan toget herefter passere uden standsning.

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

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

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

Naar Toget paa en tidligere Station har modtaget Underretning om, at Krydsningen er forlagt. Naar Toget planmæssigt benytter Gennemkørsels-sporet paa Stationen, og der først gives Signal, efter at det krydsende Tog er ankommet.

Det vil i Tjenestekøreplanen henholdsvis Særtogsanmeldelsen udtrykkeligt være anført, af Hensyn til hvilken bestemt Krydsning Standsningen finder Sted.

d. Hvor et Tog i Henhold til Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen kun kan standse af Hensyn til Vandtagning, hvilket tilkendegives ved, at der i Stedet for Ankomsttid er anført V, betragtes det med Hensyn til Signalgivning som planmæssigt gennemkørende.

4. Paa elektrificerede Strækninger maa intet Tog afgaa eller passere før de anførte Afgangstider.

For andre Strækninger gælder med Hensyn til de i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Afgangstider følgende almindelige Bestemmelser (Om særlige Regler, se Punkt 5):

Gennemkørende Tog kan passere Togfølgestationer og Holdsteder 4 Minutter før Afgangstiden.

Ikkepersonførende Tog kan fra alle Togfølgestationer og Holdsteder afgaa 4 Minutter før Afgangstiden.

Tog, der kun standser af Driftshensyn, kan passere eller afgaa 4 Minutter før Afgangstiden.

Blandede Tog og personførende Godstog kan fra almindelige Mellemstationer (d. v. s. Stationer, som i Tjenestekøreplanen er trykt med almindelige (ikke fede) Typer), hvor der er anført baade Ankomst- og Afgangstid, afgaa 4 Minutter før Afgangstiden, dog ikke tidligere end Ankomsttiden. Fra Togfølgestationer og Holdsteder, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X eller S, kan saadanne Tog afgaa eller passere 4 Minutter før Afgangstiden, dog

Almindelige
Regler for
Togenes
Afgangstider.

tidligst 1 Minut efter den tilladelige Afgangstid fra det nærmest bagved liggende Standsningssted.

Persontog, Motortog og højere Togarter 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 eller S i Stedet for Ankomsttid, maa Toget dog afgaa eller passere 2 Minutter før Afgangstiden, dog tidligst 1 Minut efter den tilladelige Afgangstid fra det nærmest bagved liggende Standsningssted.

5. I Tiden fra Kl. 18⁰⁰ til 6⁰⁰ kan ikke personførende Tog paa ikke-elektrificerede Strækninger afsendes fra og/eller ankomme til en Togfølgestation (samt de mellem paagældende Togfølgestationer beliggende Holdsteder) indtil 30 Minutter før den i Tjenestekøreplanen, henholdsvis Særtogsanmeldelsen anførte Afgangstid, henholdsvis Ankomsttid, naar der ikke af Bane- eller Signaltjenestens Personale i nævnte Tidsrum er anmeldt Arbejder paa Strækningen, og i øvrigt under Iagttagelse af de i det følgende angivne Bestemmelser.

Saafernt en Station i Tiden fra Kl. 18⁰⁰ til 6⁰⁰ overgaar fra at være ubetjent (§ 13, II) eller betjent af Stationspasser (§ 58, I) til Togfølgestation, maa Stationen ikke gøre Brug af heromhandlede Bestemmelser, forinden den ved Forespørgsel til Nabotogfølgestationerne har sikret sig, at der ikke er anmeldt Arbejder paa Strækningen.

Eventuel Forlægning af Krydsning, Overhaling eller Togpassering foretages efter Reglerne i §§ 41, 42 og 43.

Ved Kørsel over et Banestykke (eventuelt Dele heraf) tidligere end 4 Minutter før Planen skal Aftale herom være truffet mellem Togfølgestationerne. Bevogningspersonalet, Mellemblokposter og betjente Holdsteder

skal være underrettet om, at Toget kan ventes indtil 30 Minutter før Planen. Endvidere skal Tog- og Lokomotivføreren — eventuelt gennem en tidligere Togfølgestation — have skriftlig Meddelelse om, at Toget kan køre indtil 30 Minutter før Planen over den nærmere angivne Strækning. Underretningen til Togføreren bortfalder dog i de Tilfælde, i hvilke Underretningen overrækkes under Togets Forbikørsel.

Tilsvarende Fremgangsmaade kan bringes til Anvendelse ved Kørsel over en længere Banestrækning.

Er der paa et Banestykke bevogtede Overkørsler, hvis Bevogtningspersonale ikke er underrettet om den tidlige Afsendelse, skal den foranliggende Togfølgestation skriftligt underrette Tog- og Lokomotivføreren herom. Underretningen til Togføreren bortfalder dog i de Tilfælde, i hvilke Underretningen overrækkes under Togets Forbikørsel. Toget skal da bringes til Standsning foran nævnte Overkørsler 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.

I Taage og under Snefog maa Fremførelse af Tog over 4 indtil 30 Minutter før Planen dog kun finde Sted, naar Bevogtningspersonalet er underrettet om Togets tidlige Afsendelse.

6. Anmeldelser om Arbejder paa Strækningen i Tiden fra Kl. 18⁰⁰ til Kl. 6⁰⁰ skal af den, der foranlediger Arbejdet udført, ske skriftligt — eventuelt telegrafisk — og mod Kvittering til en af de Togfølgestationer, der begrænser Arbejdsstrækningen. Denne Station underretter ligeledes mod Kvittering den paa den anden Side Arbejdsstrækningen liggende Togfølgestation om Forholdet.

Overgaar en af disse Stationer til at være ubetjent (§ 13, II) eller betjent af Stationspasser (§ 58, I) i

Anmeldelse
om Arbejder
mellem
Kl. 18⁰⁰ og
6⁰⁰.

ovenanførte Tidsrum, underretter den forinden paa tilsvarende Maade nærmeste Togfølgestation paa samme Side af Arbejdsstrækningen.

V. SÆRLIGE REGLER FOR VISSE TOG

§ 34

Særtog

1. Særtog kan anordnes af distriktschefen, trafikinspektøren eller af andre, som af forannævnte er særlig be-
myndiget dertil.

Anordning
af særtog

2. Det påhviler den, der anordner et særtog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige togfølgestationer og betjente holdsteder på 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 sådan kvittering foreligger, inden toget afsendes, og underrette udgangsstationen herom.

Kvittering for
anmeldelsen

Når særtogsanmeldelsen gives telegrafisk, påhviler det stationsbestyreren på den station, hvorfra den pågældende linedepeche afgives, at underrette den, der har anordnet særtog, samt den station, hvorfra særtog skal udgå, om, at kvitteringerne foreligger. Forinden togudgangsstationen modtager denne meddelelse, må toget ikke afsendes.

For så 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.

Anmeldelsens
indhold

4. Anmeldelsen skal indeholde togets køreplan og oplysning om formålet.

Underretning
af andre tog

5. De ved anmeldelsen fastsatte krydsninger og overhalinger skal på formular nr. S 2 meddeles såvel tog- som lokomotivføreren for de plantog eller tidligere tillyste særtog, der skal *krydse særtog* eller *overhales af særtog*. Tilsvarende underretning gives til tog- og lokomotivføreren for tidligere tillyste arbejdstog, der passeres af særtog. Underretningen til togføreren for plan- og særtog bortfalder dog i de tilfælde, i hvilke underretningen til lokomotivføreren overrækkes under „lille signalgivning“. Tog, der skal *overhale* det pågældende særtog, underrettes ikke.

Underretningen til et plantog, særtog eller arbejdstog om, at det skal krydse, overhales eller passeres af særtog, gives på krydsnings-, henholdsvis overhalingsstationens foranledning gennem en foranliggende togfølgestation — såvidt muligt en by- eller knudestation — hvor det pågældende 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:

„Underret tog om $\frac{\text{krydsning}}{\text{at det skal}}$
med
 $\frac{\text{overhales af (passeres af)}}{\text{særtog her}}$ “

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
 overhales af (passeres af) særtog i“.

Modtager krydsnings-, henholdsvis overhalingsstationen (passeringsstationen) ikke rettidigt dette telegram, forholdes på følgende måde:

Krydsende tog: Toget søges underrettet på en anden station, så vidt muligt en holdestation. Kan dette ikke ske, underrettes toget på selve krydsningsstationen. Er toget planmæssigt gennemkørende, tages det ind for „lille signalgivning“ og underrettes. (For standsende tog se også § 13, afsnit II, A, punkt 5, og § 58, afsnit I, punkt 9).

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

Personale fra bane- og signaltjenesten, der skal påbegynde arbejde på fri bane i tilfælde, hvor det ikke har været muligt at afhente meldeseddel som foran anført,

Underretning
af bane- og
signaltjenestens
personale

skal så vidt gørligt telefonisk eller på anden måde indhente oplysning fra nærmeste togfølgestation.

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

Særtogsskab

7. På alle togfølgestationer skal der findes et skab med en tavle, på hvis ene side er malet „Særtog“. I skabet anbringes et tydeligt udfærdiget uddrag af modtagne anmeldelser af særtog, der i de nærmeste 24 timer skal passere stationen. Når uddrag er anbragt i skabet, skal påskriften „Særtog“ være synlig. Når særtogene har passeret stationen, fjernes uddraget, og tavlen vendes. Overgår en togfølgestation til at være ubetjent (§ 13, afsnit II) eller betjent af stationspasser (§ 58, afsnit I), skal eventuelle uddrag fjernes, og i stedet skal anbringes et opslag med henvisning til at indhente oplysning hos nærmeste togfølgestation. Når stationen atter overgår til at være togfølgestation, skal opslaget fjernes.

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

Underretning
af distrikts-
chefen m. v.

8. Distriktschefen, vedkommende trafikinspektør, sektionsingeniøren under bane- og maskintjenesten og maskindepoter underrettes om særtogs anmeldelse af den, der anordner det.

Underretning
af tog- og
lokomotivfører

9. Den togfølgestation, hvorfra et særtog udgår, eller hvor dets personale skifter, skal sørge for, at dets togfører og lokomotivfører hver forsynes med et eksemplar af anmeldelsen eller med en på form. nr. S 7 udfærdiget afskrift af særtogets plan. Før dette er sket, må toget ikke afgå.

Fremføres toget af 2 lokomotiver, skal hver loko-

motivfører have et Eksempplar 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 skriftlig eller trykt Anmeldelse, der indeholder Oplysning om at være uddelt med personligt Eksempplar til paagældende Tog- og Lokomotivfører.

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 og Motoreksprestog). 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 Kvittring er uddelt til Bane- og Signaltjenestens 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 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, 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 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.

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 paa gældende 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.

§ 35

Anmeldelsens
Indhold.

4. Anmeldelsen skal indeholde Oplysning om Togs Formaal, om hvilken Strækning det skal befare, 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 opslaas i Særtogsskabet, 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 Bane- og
Signal-
tjenestens
Personale.

8. Personalet ved Bane- og Signaltjenesten underrettes om tillyste Arbejdstog paa samme Maade som angivet i § 34 for Særtog.

Saaframt Arbejdstoget ikke skal køre til næste Togfølgestation, underrettes Bane- og Signaltjenestens 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 før 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 særlig udpeget Udkigsmand, der kan give Signaler til Lokomotivføreren, og som er saaledes placeret, at han har uhindret Udkig fremefter. Er saadan Placering ikke mulig, skal udkigsmanden gaa foran Toget.

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 Ar-
bejdstog.

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 forstaas Tog med Sneplov 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 består 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.

Bremning af
sneplovtog

3. Når 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 eller hjælpekran.

Hjælpetog

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

2. Når en reservelokomotivstation modtager forlangende om hjælpetog, giver den straks reservelokomotivet ordre til udrykning, samt anmelder hjælpetogets løb ved linedepeche, f. eks. således:

Anmeldelse

„Til hjælp for tog, der er standset mellem og, afgår hjælpetog (hjælpemaskine) fra kl. til, krydsende tog i“.

Det anføres i anmeldelsen, såfremt hjælpemaskinen kører med tenderen forrest.

Anmeldelsen gives til distriktschefen, vedkommende trafikinspektører, sektionsingeniører under bane- og maskintjenesten samt andre stationer, som anmeldelsen kan have betydning for.

På tilsvarende måde forholdes ved udsendelsen af en hjælpemaskine fra en station, der ikke er reservelokomotivstation.

Førelse

3. Når hjælpetog er anmeldt, finder fremførelsen over den pågældende strækning sted efter reglerne for særtog, selv om signalisering ved forudgående 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, samt for togets fremførelse med forsigtighed og under hyppig brug af fløjten gælder samme regler som for særtog, jfr. § 34, punkt 10. Om hastigheden se § 24, og om førelse på fribaneordre se § 27.

På det banestykke, hvor hjælpen eventuelt skal ydes, sker fremførelsen efter de i § 52, punkt 5, givne regler.

Forholdsregler,
når telegrafisk
anmeldelse ikke
kan finde sted

4. Kan den i punkt 2 nævnte telegrafiske anmeldelse ikke finde sted, kan hjælpetog under påtrængende forhold afsendes uden sådan anmeldelse, og uden at der er erhvervet fri bane for det.

Lokomotivføreren skal i så 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

Linieblok-
signalers
betydning for
visse togarter

Linieblokken med tilhørende bloksignaler (stationsbloksignaler, udkørselssignaler, mellembloksignaler og indkørselssignaler) må ikke benyttes for nedennævnte arter af tog:

På *enkeltsporede* baner:

Arbejdstog,

sneplov,

hjelptog på det banestykke, hvor hjælpen skal ydes, og

plan- og særtog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige køreretning, og som derfor føres tilbage.

På *dobbeltsporede* baner:

Særlige arbejdstog,

sneplov,

hjelpetog på det banestykke, hvor hjælpen skal ydes,

tog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige køre-

retning, og som derfor føres tilbage, og

tog, der kører på venstre spor.

Mellembloksignaler, der ikke tillige er dækningssignal, har ingen betydning for disse tog og kan derfor passeres i stopstilling (jfr. dog § 51, punkt 4 b, om tog, der føres tilbage). På *stationer* med hovedsignaler skal alle signaler, der indgår i linieblokanlægget, holdes på „stop“, og togene føres ud af og ind på stationerne på den i SIR foreskrevne måde.

VI. DRIFTSUREGELMÆSSIGHEDER

§ 40

Meldinger om forsinkelser

Meldinger om
forsinkelser

Afgår et personførende plan- eller særtog mindst 15 minutter, et plan- eller særgodstog mindst 30 minutter for sent fra en togfølgestation, skal denne telegrafisk underrette stationerne på 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 strækningen med særlige trafikforhold eller for visse tog fastsætte afvigende regler med hensyn til de ovenfor nævnte meldinger.

§ 41

Forlægning af krydsning

Krydsnings-
stationernes
pligt til at
holde sig un-
derrettet om
krydsende tog

1. Det påhviler 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.

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 Overvejsen maa der tages Hensyn til de to Togs Betydning og til, hvilke Tilslutninger de har.

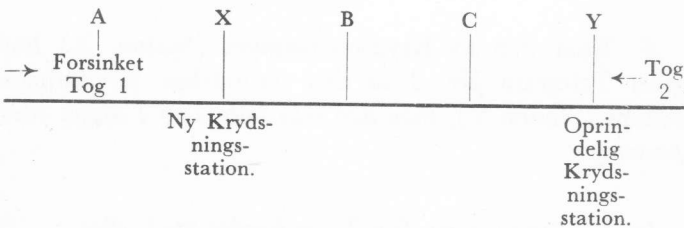
Krydsningsstationernes Overvejelser om Forlægning af Krydsning.

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 Krydsningsforlægning.

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.

Den ny Krydsningsstations Pligt til at tilbageholde det forsinkede Tog.

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,*

før 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.

Underretning af Togene.

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).

(Optryk)

Såfremt det *rettidige* tog (tog 2) er planmæssigt gennemkørende på den oprindelige krydsningsstation (station Y), skal toget så vidt muligt underrettes på en tidligere holdestation, der da telegrafisk meddeler den oprindelige krydsningsstation, at toget er underrettet om krydsningsforlægningen. Er et sådant planmæssigt gennemkørende tog ikke underrettet på en tidligere station, tages det ind på den oprindelige krydsningsstation for „lille signalgivning“ og underrettes.

Det *forsinkede* tog (tog 1) skal så vidt muligt underrettes på en holdestation foran den nye krydsningsstation (station X); for tog, der skal standse på station X, dog kun, såfremt 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 på en tidligere holdestation, skal det underrettes på den nye krydsningsstation. Er et sådant tog planmæssigt gennemkørende, tages det ind for „lille signalgivning“ og underrettes.

Underretningen til togene skal ske skriftligt på form. nr. S3 og gives såvel til lokomotivføreren som til togføreren. Underretningen til togføreren bortfalder dog i de tilfælde, i hvilke underretningen til lokomotivføreren overrækkes under „lille signalgivning“.

8. Når en enkeltsporet strækning går over i en dobbeltsporet, betragtes overgangsstationen mellem de to strækninger

Krydsningsforlægning på baner, der både har enkelt- og dobbeltsporede banestykker

som oprindelig krydsningsstation

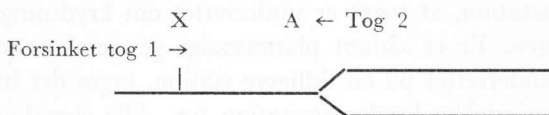
for de tog, der planmæssigt skal mødes på dobbeltsporet, men for hvilke der fastsættes krydsning på enkeltsporet, og

som ny krydsningsstation

for de tog, der planmæssigt skal krydse på en-

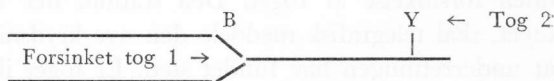
keltsporet, men for hvilke krydsningen henlægges til dobbeltsporet.

Eksempel A:



Tog 1 og 2 mødes planmæssigt på dobbeltsporet. Tog 1 forsinkes således, at krydsning må finde sted på station X. Station A betragtes som oprindelig krydsningsstation og forlægger krydsningen på sædvanlig måde til station X.

Eksempel B:



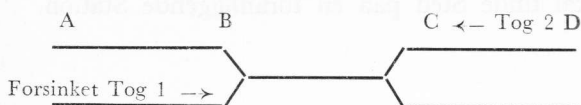
Tog 1 og 2 krydser planmæssigt hinanden på station Y. Tog 1 forsinkes således, at krydsningen må henlægges til dobbeltsporet. Krydsningen forlægges på sædvanlig måde af station Y til overgangsstation B, der betragtes som ny krydsningsstation. Tog 2 kan dog køre ind på dobbeltsporet, selv om tog 1 ikke er kommet til station B.

Ved krydsningsforlægning fra en station på et enkeltspor til en station på et andet enkeltspor med mellemliggende dobbeltspor foregår krydsningsforlægningen på sædvanlig måde 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, *hvor*til 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 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 Udgangsstationen 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 Udgangsstation som oprindelig Krydsningsstation, der forlægger Krydsningen efter de foran givne Regler.

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.

Trafikinspektorens Bemyndigelse til at fastslaa Krydsningsforlægning.

10. Trafikinspektoren 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.

Forandring af en een Gang fastslaaet Krydsningsforlægning.

11. 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.

Underretning af Holdsteder.

12. Togfølgestationerne underretter Holdsteder, der er forsynet med Telefon, om Krydsningsforlægninger og andre Forandringer i Toggangen efter nærmere af Distriktschefen fastsatte Regler.

§ 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 foregå.

Ny togoverhaling og forlægning af togoverhaling

Når overhalingen forlægges *fremefter*, ordnes forlægningen af den oprindelige overhalingsstation.

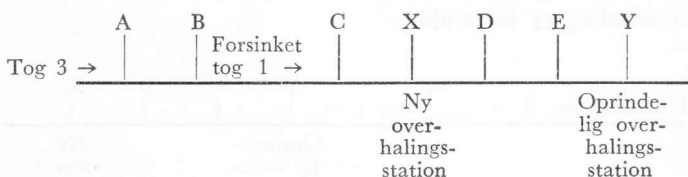
Ved bedømmelse af, om et tog i tilfælde af forsinkelse bør overhales af et andet eller en planmæssig overhaling forlægges, må der tages hensyn til de to togs betydning og til, hvilke tilslutninger de har.

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 også de følgende overhalingsstationer have meldingen. Et gennemkørende tog må dog ikke standse for at afgive sådan melding.

Melding om forsinkelse af et overhalende tog

3. Fremgangsmåden ved *fastsættelse af ny togoverhaling og forlægning bagud af en overhaling* er følgende:

Fremgangsmåden ved ny togoverhaling og forlægning bagud af en overhaling



Den efter tid og sted til overhaling bedst egnede station — den ny 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 på formular nr. S 3 tog- og lokomotivføreren for det tog, der skal overhales (tog 1).

Det overhalede tog (tog 3) underrettes derimod ikke om ændringen i togfølgen.

Såfremt det tog, der skal overhales (tog 1), er planmæssigt gennemkørende på den ny overhalingsstation (station X), kan denne station lade toget underrette på en tidligere togfølgestation. Er toget planmæssigt gennemkørende på underretningsstationen, tages det ind her for „lille signalgivning“ og underrettes (i så fald bortfalder underretningen til togføreren). Er toget (tog 1) underrettet på en tidligere station om overhalingsens forlægning og, såfremt det på den ny overhalingsstation (station X) skal benytte et andet spor end gennemkørsels-sporet, *tillige* om den ændrede sporbenyttelse efter reglerne i § 31, punkt 2, kan det på den ny overhalingsstation (station X) tages ind ved anvendelse af signalgivning for indkørsel.

Forlægning
fremetter af en
overhaling

4. Fremgangsmåden ved *forlægning fremetter af en overhaling* er følgende:

Forsinket tog 3 →	A	tog 1 →	Y	C	D	X
			Oprinde- 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, på hvilken station overhalingen bør foregå, og afsender til den valgte nye overhalingsstation (station X) følgende telegram:

„Kan tog 3 overhale tog 1 i X?“ (telegram nr. 7).

Er der intet til hinder for overhaling på station X, svarer denne:

„Ja, tog 3 kan overhale tog 1 i X“ (telegram nr. 8).

Station Y giver derefter linedepechen:

„Tog 3 overhaler tog 1 i X“ (telegram nr. 9)
til stationerne på den strækning, over hvilken togfølgen bliver forandret.

Kan overhaling ikke finde sted på station X, svarer denne til station Y:

„Her kan ikke overhales“ (telegram nr. 10).

Station Y må da enten vælge en anden station til overhaling eller opgive forlægningen af denne.

Den oprindelige overhalingsstation (station Y) underretter skriftligt på formular nr. S 3 tog- og lokomotivføreren for det tog, der skal overhales (tog 1), om den foretagne forlægning af overhalingen.

Det overhalende tog (tog 3) underrettes derimod ikke 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 på den ny overhalingsstation ved anvendelse af signalgivning *for indkørsel*.

Er det bageste tog så forsinket, at overhalingen helt bør bortfalde, betragtes endestationen som ny overhalingsstation.

5. Når 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, påhviler det den pågældende udgangsstation eller forgreningsstation at anordne *forandret togfølge*. Dette

Forandret
togfølge

sker ved, at denne station (K) sender linedepeche om den forandrede togfølge over den strækning (K—X), over hvilken togfølgen forandres.

Hvis togene skal fortsætte ud over station X ad samme spor, således at overhaling skal finde sted på denne station, skal den i punkt 4 nævnte telegramudveksling (telegrammerne nr. 7—8) gå forud for anordningen af den ændrede togfølge.

Det fastsættes i særlig instruks, hvilke togfølgestationer der i denne sammenhæng betragtes som udgangstationer, og hvilke strækningsafsnit anordning om ændret togfølge kan omfatte.

Underretning til togene om den forandrede togfølge finder ikke sted, medmindre der skal foregå overhaling på station X, i hvilket tilfælde det tog, der skal overhales, underrettes som foreskrevet i punkt 4.

6. De i § 41, punkterne 10, 11 og 12, givne bestemmelser vedrørende krydsningsforlægning har også gyldighed ved fastsættelsen eller forlægningen af overhalinger og forandret togfølge, for så vidt de efter det foranstående kan finde anvendelse derpå.

§ 43

Forlægning af togpassering

Forlægning af
togpassering

Togpassering forlægges efter de i § 41 fastsatte regler, såfremt arbejdstoget og det passerende tog kører i modsat retning, og efter reglerne i § 42, såfremt de pågældende tog kører i samme retning.

§ 44

Aflysning af tog

Aflysning af tog

1. Distriktschefen og trafikinspektøren kan aflyse tog inden for deres område. For personførende plan-

tog gælder dette dog kun, for så 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. Når et tog aflyses, skal skriftlig eller telegrafisk meddelelse derom sendes til samtlige stationer på den strækning, over hvilken toget skulle have løbet, til distriktschefen, pågældende trafikinspektør, sektionsingeniøren under bane- og ^{maskin}signal-tjenesten, vedkommende maskindepoter og andre, for hvem det har betydning at kende togets aflysning.

Underretning
om aflyste
tog.

Togfølgestationerne opslår meddelelse om aflysningen i særtogsskabene og underretter bane- og signal-tjenestens personale ved meldesedler og ved telefonmeldinger til ledvogterposter, der står i telefonisk forbindelse med stationen.

Togindstillingssignal gives efter bestemmelserne i signalreglementet.

b. Togfølgestationer, hvor det aflyste tog skulle 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 så vidt toget ifølge sin køreplan er gennemkørende på krydsningsstationen, meddele denne, om underretning er afgivet. Modtager krydsningsstationen ikke denne meddelelse, eller modtager den meddelelse om, at underretning *ikke* er blevet afgivet, tages toget ind på stationen på den i signalreglementet foreskrevne måde og underrettes om det mødende togs aflysning; i så fald bortfalder underretningen til tog-

føreren. Over for tog, der ifølge køreplanen skal standse på krydsningsstationen, skal denne bekræfte, at toget er indstillet; dette kan ske mundtligt.

Tog, der skulle have været overhalet af det aflyste tog, underrettes mundtligt af overhalingsstationen.

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 vedkommende togførere og lokomotivførere.

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.

Aflysning af
den regelmæs-
sige drift.

Distriktschefen og trafikinspektøren kan aflyse den regelmæssige drift inden for deres område. Når dette sker, må togene kun føres over den pågældende strækning efter forudgående anmeldelse. Denne anmeldelse kan enten ske på grundlag af de trykte køreplaner eller ved særlige planer. For de således anmeldte togs førelse m. v. gælder nedenstående særlige regler:

- a. Toggangen på 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 må afgive de foreskrevne meldinger.
- b. Meddelelse om, at den regelmæssige drift er aflyst, opslås i særtogsskabene og gives til di-

striktchefen, vedkommende Sektionsingeniører under Bane- og Maskintjenesten, Maskindepoter samt Trafikinspektørerne i Naboomraaderne. Et Uddrag af alle under saadanne Forhold modtagne Toggangsmeldelser opslaas ligeledes i Særtogsskabene. Stationerne skal saa hurtigt som muligt og paa den efter deres Skøn bedst mulige Maade underrette Bane- og Signaltjenestens Personale, naar den regelmæssige Drift er aflyst, og naar den genoptages.

- c. Togene føres paa Fribaneordre efter de i § 27 givne Regler.
- d. Underretningen til Ledbevogtningen om Toggangen gives ikke ved Underretningssignaler paa Togene, men alene ved Klokkesignalerne, 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 daglig, efter Bestemmelserne i Signalreglementet.

Meddelelse om Toggangens Indstilling gives desuden til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationerne.

Naar Toggangsstillingssignal gives, skal Stationerne dog holde Telegrafvagt som under ordinære Forhold, 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.

Ufarbare Banestrækninger.

Er Banen blevet ufarbar ved Sne, kommer de herfor gældende særlige Forskrifter til Anvendelse.

Midlertidig
Spærring af
Banen paa
Grund af Ar-
bejder el. l.

2. Bliver 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, Hjelpevogne og Ambulancevogne.

I Sporskifte- og Signalposter (herunder Kommandoposter) paa Stationer, der berøres af Spærringen, skal paa iøjnefaldende Sted paa Apparatet anbringes Advarselsskilt »Pas paa« (Form. Nr. S 9). Advarselsskiltet anbringes ogsaa paa det Telegrafbord, henholdsvis den Telefon, hvor Togafmelding foregaar. Stationsbestyrelsen har Ansvar for Advarselsskiltets Anbringelse og Nedtagning.

Endvidere skal eventuelle Signalhaandtag for Ud-kørsel, der giver Adgang til den spærrede Banestrækning, snarest gørligt spærres i Stopstilling ved Signal-tjenestens Foranstaltning.

Arbejderne maa først paabegyndes, efter at Baneformanden, henh. Signalformanden, 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.

Om Anmeldelse af Arbejder paa fri Bane mellem Kl. 18⁰⁰ og 6⁰⁰, se § 33, Punkt 6.

Ufarbare Spor paa den fri Bane skal altid dækkes, som angivet i SIR. Om Dækning af Tog, der ekstraordi-

nært standser på fri bane og nedbrudte tog, se dog §§ 51 og 52.

§ 47.

Det ene spor på dobbeltsporet bane ufarbart.

Er det ene spor på dobbeltsporet bane ufarbart, befares strækningen mellem de togfølgestationer, der ligger på 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. Bliver det som følge af arbejder på banen eller banens tilstand nødvendigt at spærre det ene spor på en dobbeltsporet banestrækning *ud over* normalt togfrie intervaller, bekendtgøres spærringen gennem *La* (se § 25). Underretning.

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

Må spærringen foranlediges uden varsel, påhviler det den togfølgestation, der modtager meddelelse om spærring af det ene spor på et til stationen grænsende dobbeltsporet banestykke,

at underrette den nabotogfølgestation, der begrænser banestykket, telegrafisk om spærringen. Såfremt overgang fra det ene strækningsspor til det andet ikke kan finde sted på den ene eller på nogen af de pågældende stationer, underrettes tillige den nærmest efterfølgende togfølgestation, hvor sådan overgang kan finde sted, henholdsvis nærmeste togfølgestation — på hver side af det spærrede sporstykke — der fyldestgør denne betingelse. Endvidere underrettes eventuelt mellemliggende stationer,

at underrette distriktschefen, trafikinspektøren, samt sektionsingeniøren under bane- og maskintjene-

sten; trafikinspektøren bestemmer, i hvilken udstrækning yderligere underretning skal finde sted.

Hvis meldingen om spærringen indgår til en station, der ikke er togfølgestation, underrettes den nærmeste togfølgestation, der da overtager den videre underretning.

Meddelelsen om spærringen anbringes i særtogsskabet på togfølgestationerne på den strækning, der befares som enkeltsporet, og disse stationer underretter bane- og signaltjenestens 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, når spærringen er bekendtgjort gennem *La*.

Advarselsskiltet „Pas på“ (form. nr. S 9) anbringes på samme måde, som når en banestrækning er ufarbar, jfr. § 46, punkt 2. Endvidere skal eventuelle signalthåndtag for udkørsel, der giver adgang til det ufarbare spor, snarest gørligt spærres i stopstilling ved signaltjenestens foranstaltning.

Såfremt toget er første tog ad venstre spor, skal underretning herom påføres fribaneordren.

Om meddelelser på fribaneordren i øvrigt, se § 27, punkt 4.

Arbejder på det spærrede spor må først påbegyndes, efter at baneformanden henholdsvis signalformanden, eller disses stedfortrædere har underrettet begge strækningens nabotogfølgestationer samt sikret sig, at spærringen i overensstemmelse med foranstående enten er optaget i den gældende *La*, bekendtgjort af trafikinspektøren eller bragt til nabotogfølgestationernes kendskab.

Om anmeldelse af arbejder på fri bane mellem kl. 18⁰⁰ og 6⁰⁰, se § 33, punkt 6.

Det ufarbare spor skal altid dækkes som angivet i Gyldig fra 1/11 1950.

SIR. Om Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane og nedbrudte Tog, se dog §§ 51 og 52.

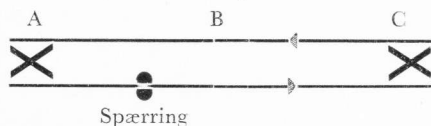
2. Den af Togføgestationerne, for hvilken det farbare Spor er højre Spor, overtager, saa længe Spærringen vedvarer, Ledelsen af Toggangen over den Strækning, der befares som enkeltsporet, og fastslaar dette ved følgende Telegram til Stationerne paa denne Strækning samt til Trafikinspektøren:

„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.



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 togenes førelse gælder følgende regler:

Den station (station C), der leder toggangen, bestemmer, i hvilken orden togene må 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 også på baner med linieblok, men afsendes i øvrigt uden iagttagelse af særlige forholdsregler. Linieblok anvendes på normal måde, og togene kan køre i blokafstand.

Tog, for hvilke det farbare spor er venstre spor (tog fra A til C):

Togene føres på fribaneordre, af- og tilbagemeldes, og kørslen sker med stationsafstand. Undtagelsesbestemmelsen for arbejdstog og hjælpetog i § 5, punkt 3, må ikke bringes til anvendelse.

Linieblok må ikke anvendes (jfr. § 39), og togene skal ind- og udrangeres på stationerne efter de herfor givne regler.

Ved erhvervelse af fri bane må den i § 27, punkt 3 d, 4 nævnte fremgangsmåde ikke benyttes.

Det første tog, der befarer venstre spor, skal fremføres med særlig forsigtighed og under hyppig brug af fløjten.

Lokomotivføreren må være opmærksom på, at der ikke kan påregnes at være opstillet standsignaler for de på venstre spor forekommende hastighedsnedsættelser. Disse må 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 på det pågældende spor er opstået efter *La's* trykning. Om hastighedsnedsæt-

telser opstået efter *La's* trykning må den pågældende station skaffe sig fornøden underretning, forinden venstresporkørslen påbegyndes.

I tilfælde af sporspærring på banestrækningerne i og ved København indtil Glostrup, Klampenborg, Holte og Herlev ledes toggangen af trafikinspektøren.

§ 48

Linieblokanlægget ude af brug eller i uorden

1. Når linieblokanlægget er ude af brug, forholdes, som om strækningen ikke er forsynet med linieblok.

Når linieblokanlægget er i uorden, forholdes som angivet i „Linieblokanlæggene på dobbeltsporet bane og deres betjening“, henholdsvis i særlig instruks for det pågældende linieblokanlæg.

2. Kørsel med stationsafstand som følge af blokuorden på *dobbeltsporet* bane iværksættes kun for det spor, blok-uordenen vedrører, og anordnes af afgangsstationen, d. v. s. den togfølgestation, hvorfra det pågældende spor er højre spor, Der gås frem på følgende måde:

Efter at afgangsstationen har sikret sig, at udkørsels-signalet (udkørselssignalerne) holdes på „stop“, undersøger den, hvor mange tog der befinder sig på det pågældende spor på banestykket. Er der højst eet tog, tillyser afgangsstationen straks kørsel med stationsafstand ved følgende telegram til nabotogfølgestationen (ankomststationen):

„På grund af blokuorden køres med stationsafstand på højre spor fra til“.

Er der mere end eet tog på det pågældende spor, anmoder afgangsstationen telegrafisk ankomststationen om at lede toggangen på sporet, indtil der kun er eet tog på det, hvorefter ankomststationen telegrafisk underretter afgangsstationen herom. Afgangsstationen tillyser derpå kørsel med stationsafstand ved afgivelse af forannævnte telegram til ankomststationen.

Når kørsel med stationsafstand er tillyst, kan, såfremt

Linieblok-
anlægget ude
af brug eller
i uorden

Tillysning af
kørsel med
stationsafstand
på dobbelt-
sporet bane

anlæggenes tilstand tillader det, afgangsstationens ud-kørselssignal samt på strækninger med manuelt linieblok-anlæg mellembloksignalerne påny benyttes, hvorom blok-posterne underrettes. På strækninger med automatisk linieblokanlæg kan der i fornødent omfang gives togene skriftlig forbikørseltilladelse for mellembloksignaler og — såfremt betingelserne herfor er opfyldt — for dæknings-signaler, som tillige er mellembloksignal.

3. Når ankomststationen får anmodning fra afgangsstationens om at lede toggangen på det pågældende spor på banestykket, jfr. punkt 2, forholder den sig således:

Strækninger med manuelt linieblokanlæg:

Ankomststationen beordrer mellemblokposternes signal for den pågældende køreretning sat på „stop“ og sikrer sig numrene på de tog, som holder for „stop“ ved mellembloksignaler.

Efter at ankomststationen desuden har sikret sig, at det nærmest forudkørende tog er ankommet til stationen og har medført slutsignal*), sørger den for ved telefoniske ordrer gennem mellemblokposterne til togfø-deren, at det tog, som holder nærmest stationen, rykker frem eet blokafsnit ad gangen. Når dette tog er kommet ind på stationen og har medført slutsignal*), gives tilsvarende ordrer til togføreren for det næste tog.

Strækninger med automatisk linieblokanlæg:

Når ankomststationen har sikret sig, at det nærmest forudgående tog er ankommet til stationen og har medført slutsignal*), giver den gennem telefonerne ved de automatiske mellembloksignaler lokomotivfø-deren for det tog, der holder nærmest stationen, tilladelse til at passere de mellembloksignaler, der viser „stop“. Når dette tog er kommet ind på stationen og har med-ført slutsignal*), gives der næste tog tilsvarende tilla-delse og så fremdeles.

Når toggangen er så vidt afviklet, at der kun er eet tog på det pågældende spor, underrettes afgangsstationens

*) For elektriske tog gælder særlige bestemmelser, jfr. „Instruks for den elektriske drift“.

Ankomst-
stationens
ledelse af
toggangen på
dobbeltsporet
bane

Tillysning af kørsel med blokafstand på dobbeltsporet bane

telegrafisk, og denne tillyser herefter kørsel med stationsafstand, jfr. punkt 2.

4. Når et *manuelt* linieblokanlæg atter er bragt i orden, skal blokanlægget benyttes for det først afgående tog i den pågældende køreretning, men først når tilbagemelding er modtaget for dette tog, genoptages kørsel med blokafstand ved følgende telegram fra afgangsstationen til ankomststationen:

„Kørsel med blokafstand på højre spor fra til genoptages“.

For genoptagelse af kørsel med blokafstand på strækninger med *automatisk* linieblokanlæg gælder særlige regler.

Enkeltsporet bane

5. For enkeltsporet bane gælder særlige bestemmelser.

§ 49

Både telegraf og telefon i uorden

For så 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

Gennemførelse af toggangen

1. Der må ikke føres andre tog over banen end plantogene samt forud anmeldte tog (særtog, arbejdstog, hjælpetog og sneplovtoget). På den anden side skal under sådanne forhold alle plantog og forud anmeldte særtog, arbejdstog, hjælpetog og sneplovtoget så vidt muligt føres igennem, selv om det kun kan ske ved at erstatte dem med et lokomotiv, en draisine eller et bud.

Overholdelse af fastsatte krydsninger, overhalinger og passeringer

2. De fastsatte krydsninger, overhalinger og passeringer må ikke forlægges, men togene skal blive holdende på krydsnings- og overhalings-, henholdsvis passeringstationerne 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 regnes at være naaet til den næste Togfølgestation, og ikke tidligere end 10 Minutter efter det forrige Togs Afgang.

Togenes Førelse.

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 Særtogsanmeldelse paa det foreskrevne Spor. Har Banen ikke Linieblok eller er denne i Uorden, kommer Bestemmelserne i Afsnit A, Punkt 3 til Anvendelse.

Togenes Førelse.

C. DOBBELTSPORET BANE MED KUN DET ENE SPOR FARBART.

I. 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 fyldestgor denne Betingelse. Endvidere underrettes eventuelt mellemliggende Stationer. Trafikinspektøren underrettes snarest.

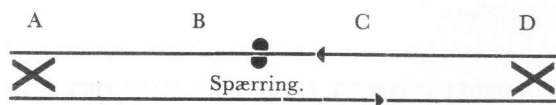
Underretning om Spærringens Opstaaelse.

Advarselsskiltet „Pas paa“ (Form. Nr. S 9) anbringes efter de i § 46, Punkt 2 fastsatte Regler. Endvidere skal eventuelle Signalhaandtag for Udkørsel, der giver Adgang til det ufarbare Spor, snarest gørligt spærres i Stopstilling ved Signaltjenestens Foranstaltning.

Ethvert Tog, der skal passere en Strækning, der befares 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 mellem-liggende Togfølgestationer, Holdsteder, Blok- og Ledvøgterposter 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 Togfølgestationer — *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 Eksemplar, 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, må afsende tog over den pågældende strækning.

Om togfølgeordrens udstedelse gøres notat i telegrafjournalen, og meddelelse herom opslås i særtogsskabet på samtlige togfølgestationer på den strækning, der befares som enkeltsporet.

Toglederstationen (station A) bestemmer, i hvilken rækkefølge togene skal sendes over strækningen, og underretter, efterhånden som dispositionerne træffes, samtlige stationer på den enkeltsporede strækning herom og underretter endvidere den anden grænsestation (station D) om, hvornår togfølgeordren vil indgå, og hvornår den atter skal tilbagesendes (med tog eller bud) til toglederstationen (station A).

For så vidt toggangen skal begynde med et tog fra en anden station (station D) end toglederstationen (station A), må 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):

Såfremt linieblok findes, kan denne anvendes på normal måde, 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 ud-rangeres på stationerne efter de herfor givne regler.

Lokomotivføreren må være opmærksom på, at der ikke kan påregnes at være opstillet standsignaler for de på venstre spor forekommende hastighedsnedsættelser. Disse må udledes alene af det i tjenestekøreplanen, henholdsvis *La* for modsat køreretning angivne

og af den fra stationen, hvor venstresporkørslen indledes, modtage supplerende meddelelse om hastighedsnedsættelser, der på det pågældende spor er opstået efter *La's* trykning. Om hastighedsnedsættelser opstået efter *La's* trykning må den pågældende station skaffe sig fornøden underretning, forinden venstresporkørslen påbegyndes.

Spærringen af sporet hævet, men telegrafer og telefoner vedblivende i uorden.

2. Hvis melding om, at spærringen er hævet, og at normal kørsel på begge spor kan genoptages, medens telegrafer og telefoner vedblivende er i uorden, indgår 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 foregår i henhold til bestemmelserne i afsnit B med normal sporbenyttelse.

Er station A ikke i besiddelse af togfølgeordren, når meldingen modtages, må den afvente togfølgereordrens tilbagesendelse, eventuelt pr. bud afkræve station D togfølgeordren, hvorefter der forholdes som foreskrevet ovenfor.

Indgår meldingen om, at spærringen er hævet, til station D, må 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 tofgølgesta-

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 Telegraf 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
Spørringen
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 Togsførerens Mellemkomst, medmindre

standsningen skyldes enten signal „stop“ fra et mastesignal, jfr. dog signalreglementets bestemmelser om personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron, eller at kontrolsignalet for et automatisk advarselssignalanlæg er slukket eller på anden måde i uorden, eller at bevogtningspersonalet ved en bevogtet overkørsel ikke er underrettet om togets løb (§ 34, punkt 10 c, og § 38, punkt 3), henholdsvis om togets afsendelse indtil 30 minutter før planen (§ 33, punkt 5), og betingelserne for viderekørsel i øvrigt er opfyldt.

Har signalpasseren, efter at toget er standset for signal „stop“ foran en mellemblokpost, tilkaldt togføreren, må kørslen ikke, selv om signalet forandres til „kor“, genoptages uden togførerens mellemkomst.

Når 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 bagvedliggende post kan sende et nyt tog ind i det pågældende blokafsnit, skal lokomotivføreren dog straks og uden togførerens mellemkomst køre toget frem og bringe det til standsning på den anden side signalet.

Om nedbrudte togs standsning på fri bane se §§ 51 og 52.

§ 51

Dækning af tog, der ekstraordinært standser på fri bane

1. Standser et tog på 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 fastslået.

Undersøgelse af grunden til standsningen

2. Sker standsningen på et sted, hvor flere spor løber jævnsides, og det ikke straks kan fastslås, at nabospor er

Dækning af nabospor

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.

Dækning af det
standsede tog

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 opnå forbindelse med en togfølgestation eller en bagvedliggende blokpost, der påtager sig ansvaret for togets dækning, foretages ingen stedlig dækning af toget, jfr. dog efterfølgende punkt b. I modsat fald dækkes toget på stedet ved togførerens foranstaltning og på dennes ansvar.

Dækningen udføres i overensstemmelse med signalreglementets forskrifter i følgende omfang:

På *dobbeltsporet bane*: Bagud.

På *enkeltsporet bane*: I begge køreretninger, og først i den retning, fra hvilken det første tog kan ventes.

Hvor det bliver nødvendigt at foretage den i punkt 2 omtalte dækning af nabospor, må denne under ingen omstændigheder undlades eller forsinkes af hensyn til dækning af det spor, hvorpå toget holder.

Den togfølgestation eller mellemblokpost, der påtager sig ansvaret for togets dækning, skal straks anbringe advarselsskiltet „Pas på“ (form. nr. S 9) på samme måde, som når en banestrækning er ufarbar, jfr. § 46, punkt 2. Tilsvarende gælder den på den anden side af det standsede tog liggende togfølgestation.

b. Bliver et tog når både telegraf og telefon er i uorden, standset på banelinien eller foran en togfølgestation 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 på linien.

Kaldes dækningsposterne tilbage, inden den foreskrevne afstand fra toget er nået, skal knaldsignal udlægges på det sted, hvortil dækningsposterne er nået.

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 toges føres tilbage, under tilbagerykningen dækkes af en mand forud for toget. Dette følger efter i en afstand af ca. 800 m. Uanset om der er indhentet tilladelse til tilbagerykning, må toget ikke passere et mellembloksignal, der gælder for dets planmæssige køreretning, før der gennem mellemblokposten, henholdsvis gennem telefonen ved mellembloksignalet, er skaffet sikkerhed for, at der ikke er afsendt eller afsendes tog imod det.

Dækningsposten skal, så snart modgående tog kan ses eller høres at nærme sig, udlægge knaldsignal og standse det under tilbagerykning værende tog.

Sker tilbagerykningen på enkeltsporet bane, kaldes den dækningspost, der eventuelt er udsendt i togets planmæssige køreretning, tilbage.

De udlagte knaldsignaler skal forblive på linien.

Er dækningspost ikke udsendt, skal der, forinden tilbagerykningen påbegyndes, udlægges knaldsignal.

c. Er *hjælpemaskine* forlangt, må det på fri bane holdende tog ikke sættes i bevægelse, forinden maskinen er indtruffet, selv om det måtte 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. Når et tog i henhold til foranstående har efterladt knaldsignaler på linien, skal det underrette første ledvogter- eller blokpost samt tillige den første togfølgestation herom, for at der herfra kan gives det efterfølgende tog underretning om grunden til, at det har passeret et knaldsignal.

Der må 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.

Assistance fra
bane- og signal-
tjenestens
personale ved
dækning af tog

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 bane- og signaltjenesten og overdrage disse at udføre den foreskrevne dækning. Bane- og signaltjenestens personale er forpligtet til at udføre denne tjeneste, dog må tjenestegørende ledvogtere på dobbeltsporet bane kun anvendes, når bevogtningen af den pågældende overkørsel kan lades ude af betragtning, fordi der ikke kan køres på noget af sporene.

§ 52

Nedbrudte tog

Forlangende
om hjælp

1. Når et tog ekstraordinært standser på fri bane, og den i § 51 foreskrevne undersøgelse viser, at toget ikke kan bringes videre, hverken frem eller tilbage, forlanger togføreren hjælp på 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., om, hvilken hjælp der er fornøden (hjælpemaskine, hjælpevogn, ambulance, lægehjælp e. l.).

Forlangendet kan gives telefonisk eller ved bud. Er togets lokomotiv tjenestedygtigt, kan dette benyttes til at overbringe forlangendet.

Sker uheldet på en dobbeltsporet bane, kan tog, som kører ad det andet spor, standses og medgives forlangende om hjælp.

Et nedbrudt tog må ikke samtidig forlange hjælp på to eller flere stationer.

2. a. *Så snart hjælp er forlangt på en togfølgestation, påhviler det alene stationsbestyreren på denne uden ophold at skaffe hjælp til det nedbrudte tog.* Ingen anden må foretage noget i så henseende uden efter anmodning fra nævnte stationsbestyrer eller med hans udtrykkelige samtykke.

Hjælpens
fremskaffelse

Stationsbestyreren skal navnlig iagttage:

- at* den på den anden side af det nedbrudte tog liggende togfølgestation straks underrettes om uheldet, og at dens tilståelse for meldingen modtages (advarselsskiltet „Pas på“ (form. nr. S 9) anbringes på begge togfølgestationer på samme måde, som når en banestrækning er ufarbar, jfr. § 46, punkt 2),
- at* der efter omstændighederne forlanges hjælpemaskine, hjælpetog, hjælpevogn, ambulance, lægehjælp | o. s. v.,
- at* distriktschefen, trafikinspektøren samt sektionsingeniøren under bane- og maskintjenesten underrettes om uheldet og dets beskaffenhed,
- at* de togfølgestationer, hvor det nedbrudte tog skulle have krydset, overhalet eller passeret andre tog, snarest underrettes, og
- at* lede toggangen på det spærrede banestykke, indtil vedkommende trafikinspektør skriftligt eller telegrafisk erklærer at have overtaget ledelsen (er uheldet sket på dobbeltsporet bane, og er det andet spor vedblivende farbart, ledes toggangen på dette dog efter reglerne i § 47).

b. For så 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 oversignalmesteren og signalformanden, får fornøden underretning.

c. Sker nedbruddet på 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 hvortil det først ankommer.

Sidstnævnte togfølgestation anordner hjælpemaskinens løb (§ 38, punkt 2) og forlanger eventuelt hjælpemaskine hos den pågældende reservelokomotivstation til videreførelse af det tog, hvis lokomotiv er afgivet.

4 a. *Bliver et på en togfølgestation nedbrudt tog i stand til ved egen hjælp at fortsætte sit løb, forinden en tilkaldt hjælpemaskine er ankommet, skal stationsbestyreren straks underrettes, og han foranlediger da hjælpetoget standset, hvorefter den togfølgestation, hvortil hjælpemaskinen er nået, henholdsvis udgangsstationen, aflyser maskinens løb. Skal det tog, der har været nedbrudt, fortsætte sit løb i retning mod hjælpetoget og på samme spor som dette, må det ikke afsendes, før der haves sikkerhed for, at hjælpetoget er standset på en foranliggende togfølgestation og underrettet.*

b. *Bliver et på fri bane nedbrudt tog i stand til ved egen hjælp at fortsætte sit løb, forinden hjælpemaskinen er ankommet, må dette ikke finde sted, medmindre der enten er indhentet tilladelse fra den togfølgestation, hvor togføreren har forlangt*

Benyttelse af
andet togs
lokomotiv

Genoptagelse
af kørslen

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 Hjælpetog kan da efter Omstændighederne bringe det nedbrudte Tog frem eller tilbage. Togfølgestationen meddeler skriftligt Hjælpetog, om Telegrafen eller Telefonen er i Orden, samt om den anden Nabofølgestation er underrettet om dets Afsendelse. Udfærdigelse af Fribaneordre til Hjælpetog for det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes, kommer ikke til Anvendelse.

Hjælpetogs
Førelse til det
nedbrudte
Tog.

Om Liniebloksignalers Betydning for Hjælpetog se § 39.

Skydes det nedbrudte Tog frem af Hjælpetog, maa Hastigheden ikke overskride 25 km/T. Paa forreste Vogn eller i dens Nærhed skal i saa Tilfælde være anbragt en særlig udpeget Udkigsmand, der kan give Signal til Lokomotivføreren, og som er saaledes placeret, at han har uhindret Udkig fremefter. Er saadan Placering ikke mulig, skal Udkigsmanden gaa foran Toget.

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 Telegrafen og Telefonen i Uorden, skal Toget, naar det af Hjælpetog 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.

Det nedbrudte
Togs Førelse,
naar Telegraf
og Telefon er
i Uorden.

7. De foran givne Regler for nedbrudte Tog kommer ikke alene til Anvendelse, naar selv Togets Utjenst-

Banen ufarbar.

dygtighed hindrer dets Fremførelse, men ogsaa, naar et Tog paa fri Bane bliver ude af Stand til at fortsætte sit Lob, 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.

Beskadigede
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.

Efterladte
Vogne.

2. Bliver det nødvendigt for et Tog at efterlade Vogne paa den fri Bane, skal Togføreren drage Omsorg 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.

Togføreren skal mod Kvittering give den første Togfølgestation skriftlig Underretning herom, eventuelt til lige den første Mellemblokpost med Ordre til Signalpasseren om, at han ikke maa blokere sit Signal for paa-gældende Køreretning. 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.

§ 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 bringe 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 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 Holdestedet, 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.

Saaftremt 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.

Saaftremt *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 Ansvaret for Køre-

hastighed og Udkig og skal sørge for, at Draisinen er forsynet med 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. Han skal særlig være opmærksom paa, at ikke-personførende Tog under visse Forhold i Tiden fra Kl. 18⁰⁰ til 6⁰⁰ kan afsendes indtil ³20 Minutter før den i Tjenestekøreplanen angivne Tid, jfr. § 33, Punkt 5.

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 Ansvaret 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 $\frac{3}{8}$ 1946.

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.

Hastighed.
Passering af
Overkørsler.

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.

Forhold til
Tog.

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.

Signaler fra
Køretøjerne.
Kørsel i Mørke
og Taage.

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 paatrængende nødvendigt.

B. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR VISSE ARTER AF KØRETØJER.

Ubelæssede
Troljer og
Draisiner af
Vægt ikke
over 700 kg.

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.

Ubelæssede
Motordraisiner
som vejer
over 700
kg, m. v.

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 må kun afgå fra udgangsstationen eller fra en togfølgestation med stationsbestyrerens tilladelse. Når føreren af draisinen henvender sig til stationsbestyreren for at få denne tilladelse, skal han udtrykkelig meddele, at det drejer sig om en motordraisine, der skal fremføres efter nærværende bestemmelser.

Draisinen skal altid — også på baner med linieblok — afmeldes og tilbagemeldes fra togfølgestation til togfølgestation. Afmeldingen foretages efter reglerne i § 26, idet der dog i afmeldingstelegrammet anføres draisinens bestemmelsesstation, altså således:

„En motordraisine til afsendes“.

Som bestemmelsesstation anføres den sidste station på den strækning, draisinen skal befare.

Afmeldingen må ikke foretages, forinden der haves vished for, at draisinen er klar til viderekørsel.

Klokkesignaler gives ikke.

Den Togfølgestation, der modtager Afmeldingen, skal saa vidt muligt holde et Hovedspor frit til Draisininens Passage.

Naar Draisinin 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:

„Motordraisinen ankommet her“,

henholdsvis

„Motordraisinen fjernet fra Sporet paa fri Bane“,
og Draisinin maa derfor ikke gaa ind paa Banestykket eller bringes paa Spor igen, før Tilladelse er indhentet hos den paagældende Togfølgestation, og Draisinin 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 Draisinin. Draisinin 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 Indkørselssignalmasten.

Naar Draisinin 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.

Saaframt der gøres et længere Ophold paa fri Bane, og Aftale om Ophold og disses Varighed ikke er truffet med den Togfølgestation, hvorfra Draisinin 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 Draisinin rent undtagelsesvis ikke naa ind til en

af de Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, inden et Tog skal ind paa dette, skal Underretning herom og om, hvorvidt Draisinin 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 Draisinin befinder sig), før Draisinin 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 Draisinin skal dækkes i Overensstemmelse med Reglerne i § 51 vedrørende Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane.

Naar Togfølgestationer paa den Strækning, Draisinin skal føres over, er lukkede eller ubetjente, skal endvidere følgende iagttages:

Draisinin 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 Draisinin er afmeldt, underrette nærmeste Togfølgestation om, hvor Draisinin befinder sig.

I Tilfælde, hvor Stationens Lukning hindrer Af-
Gyldig fra 23/10 1944. 127.
(Optryk)

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 aflæstet.

Tungt belastede 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 tungtlæstet 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 Meddelelse, ligeledes under Opgivelse af Navn og Stilling til en af de Banestykket begrænsende Togfølgestationer:

„Kørsel med tungtlæsset Trolje mellem og endt“.

Den modtagende Tjenestemand kvitterer for Meddelelsen 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 Troljekørsens Ophør er modtaget, maa der ikke indlades Tog paa Banestykket, henholdsvis det Spor, ad hvilket Troljekørsen 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 Troljekørsen skal foregaa i et Tidsrum, hvor de Banestykke begrænsende Togfølgestationer er lukket eller 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 Troljekørsen foregaar).

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.

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 paahvilende 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 dækningssporskifter, og øvrige sporskifter i den pågældende togvej aflåses ved særlige nøglelåse eller andet særligt aflåsningsanlæg uden afhængighed af signalgivningen.

2. Stationspasseren skal almindeligvis være fuldt for- trolig med betjeningen af det på stationen værende sik- ringsanlæg, hvorom der efter aflagt prøve skal udstedes attest af trafikinspektøren. Har stationspasseren ikke denne attest, må han kun foretage de for signalernes indstilling nødvendige manipulationer og må under ingen omstændigheder foretage indgreb i sporskifteaflåsnings- an- lægget.

Stations-
passerens kend-
skab til
sikringsanlægget

3. Forinden stationen afgives til en stationspasser, skal stationsbestyreren indstille og aflåse, eventuelt kontrol- aflåse, sporskifterne til den togvej, der skal benyttes, og desuden sikre indgangssporskifterne til andre togveje mod omstilling ved aflåsning af betjenings- eller aflåsnings- håndtag for disse sporskifter ved særlig nøgle. Tilsvarende aflåsning skal på dobbeltsporet bane foretages af de læssesporforbindelser, der fra det ene hovedspor fører over det andet hovedspor. Eventuelt sporbesættelsesapparat skal sikres således, at stationspasseren kun kan oplåse den togvej, som skal benyttes. I tilfælde, hvor førnævnte spor- skifters aflåsning ikke er inddraget under sikringsanlægget, skal disse sporskifter aflåses med de herfor bestemte nøgler. Den eller de nøgler, der aflåser sidstnævnte sporskifter, og de nøgler til sporbesættelsesapparatet, som ikke må benyt- tes, skal anbringes på et for stationspasseren utilgængeligt sted. Endvidere skal stationsbestyreren sikre sig, at sig- nalerne kan stilles.

Stationsbesty-
rerens forhold
ved over-
leveringen til
stationspasser

Stationsbestyreren må ikke fratræde tjenesten, forin- den den toggang er afviklet, som planmæssigt skal have fundet sted, medens stationen endnu fungerer som tog- følgestation.

Nøgler til
sidespor
på fri bane

4. Opbevares nøglen eller nøglerne til et sidespor på fri bane på en af sidesporets nabostationer, må en sådan station kun overdrages til stationspasser, når stationsbestyreren har skaffet sig sikkerhed for, at de pågældende nøgler er på plads.

I den tid, stationen er overdraget til stationspasser, skal den på stationen værende nøgle opbevares på et for stationspasseren utilgængeligt sted, og nøglen, der opbevares på anden station, må 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 på „stop“. Stationsbestyreren skal snarest underrettes. Kan dette ikke ske inden togankomst, underrettes nærmeste togfølgestation, der sørger for, at alle tog, der skal passere stationen, får fornøden underretning, og at underretning gives til trafikinspektøren og eventuelt signaltjenestens personale.

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

Togankomst
og togafgang

6. Nabostationen skal — så vidt muligt umiddelbart før togafgang — underrette den station, der betjenes af stationspasser, om afgangstiden.

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

at togvejen er fri,

at de sporskifter, han kan stille, er aflåset,
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 Klokkesignalerne, 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 Oplaasninger, henholdsvis udlevere de Sporskiftenøgler, 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.

9. Bliver det af Hensyn til Tillysning af Tog eller under uregelmæssig Toggang undtagelsesvis nødvendigt at Stationen betjenes ekstraordinært som Togfølgestation.

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:

„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 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 således ikke i togenes af- og tilbage-melding.

Sikring

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

Sporskifternes
stilling og
aflåsning

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

Stations-
passerens
kendskab til
sikringsanlægget

4. Kommer sikringsanlægget i uorden, eller er der andet til hinder for togs modtagelse, henholdsvis afsendelse, skal signalerne holdes på „stop“, og nærmeste togfølgestation underrettes snarest. Denne foranlediger, at alle tog, der skal passere stationen, får fornøden underretning, og at trafikinspektøren og eventuelt signaltjenestens personale underrettes.

Uregelmæssig-
heder

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

5. Nabostationen skal — så vidt muligt umiddelbart før togafgang — underrette stationspasseren om afgangstiden.

Togankomst
og togafgang

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

at togvejen er fri,

at Sporskifterne og Sporspærrerne 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 Klokkesignalerne, for saa vidt | **Linieringning.**
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.

7. Naar Rangering skal finde Sted, skal Stations- **Rangering.**
passeren efter Togføreren Ordre foretage de Oplaa-
ninger, henholdsvis udlevere de Sporskiftenøgler, 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.

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 Bane, 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 Dækningssporskifter 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) Sporskiftenøglerne anbragt paa Nabotogfølgestationerne.
- c) Sporskiftenøglerne 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.

Sporskifternes Stilling og Aflaasning.

2. Uden for Tider, i hvilke der rangeres paa Stationen eller foretages Sporskifteeftersyn af Stationsbestyrer, skal Sporskifterne i Hovedspor samt Dækningssporskifterne og eventuelt Sporspærrer være aflaaet og Sporskiftenøglerne udtaget. Hvor der findes Centrallaas, skal Sporskiftenøglerne være indsat

og fastholdt i Centrallaasen saaledes, at de kun kan frigøres ved Hjælp af Togvejsnøglen.

3. Saafremt Sporskiftenøglerne ved det under Punkt 1, b anførte Anlæg er anbragt paa Nabotogfølgestationerne, skal den af Stationerne, der skal give et Tog Til ladelse til at befare det paagældende Banestykke, sikre sig, at disse Sporskiftenøgler er til Stede paa nævnte Nabotogfølgestationer.

Sporskifte-
nøglernes
Ud- og Til-
bagelevering.

Sporskiftenøglerne 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.

Reservenøgler.

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 retstille og aflaae Sporskifterne samt anbringe og plombere Reservenøglen paa Plads.

b. Tjenestemænd under Banetjenesten maa i Almindelighed kun benytte Reservenøglen i togfri Intervaller. Baneformanden (Banevagten) skal, forinden Reserve-

nøglen 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.

Saaframt 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.

Uregelmæssig-
heder.

5. Kommer Aflaasningsanlægget i Uorden eller er der andet til Hinder for Togs Modtagelse eller Afsendelse, skal Stationspasseren snarest underrette Stationsbestyrelsen, 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 tillige 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 Rangering har foretaget Oplaasning af en Sporforbindelse, er han personlig ansvarlig for, at Stationens Sikringsanlæg efter endt Rangering bringes i foreskreven Stand, og at Vognene er hensat paa Læssesporet inden for Frispormærkerne og er bremsset eller afstoppet.

Rangering.

§ 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.

Sikringsanlæg.

Sidespor med Hovedsignal skal været centralsikret.

Sidespor uden Hovedsignal skal være sikret saaledes:

Sporskifterne skal være aflaaet ved Nøgleaflaaening, og Sporskifterne i Hovedspor skal været forsynet med Betjeningslaas, der sikrer Tungetilslutningen. Nøgleaflaaeningsanlægget udformes paa følgende Maader:

a. Sporskiftenøglerne anbragt i en Centrallaas ved Sidesporet i Blokafhængighed af Udkørselssignalerne paa Nabotogfølgestationerne. Denne Ordning skal anvendes paa Baner, hvor største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T.

b. Sporskiftenøglerne, som giver Adgang til Aflaaeningsanlægget, anbragt paa Nabotogfølgestationerne 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.

Sporskifternes
Stilling og Af-
laasning.

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 Dækningssporskifterne og Sporspærreerne være stillet og aflaaet saaledes, at de hindrer Kørsel ud i Hovedsporet. Ved Sidespor uden Hovedsignal skal de Nøgler, som giver Adgang til Aflaaeningsanlægget, være fjernet fra Sporskifterne m. v. og være anbragt som angivet i Pkt. 1.

Bevogtning.

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 må i hvert tilfælde godkendes af distriktet. Han betragtes med hensyn til de ham påhvilende tjenstlige forretninger som tjenestemand og må afgive erklæring som sådan.

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 signal „kør“ for et tog, skal han skaffe sig sikkerhed for,

at hovedsporet er frit,

at sporskifterne og sporspærreerne er rigtigt stillet og aflåset, 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. Hvor et hovedsignal ved et sidespor virker som mellembloksignal, fastsætter distriktschefen særlige regler.

Såfremt sidespor med hovedsignal skal være ubevogtet i togtid, skal sidesporpasseren, forinde tjenesten fratrædes, skaffe sig sikkerhed for, at hovedsporet er frit, og at samtlige sporskifter er rigtig stillet og aflåset, samt at henstående vogne er sikret mod at komme i bevægelse ud mod hovedsporet.

Signalet (signalerne) stilles derpå på „kør“, hvorhos sidesporpasseren bl. a. ved aflåsning af signalrum, henholdsvis ved aflåsning af fritstående trækbukke, skal sikre sig, at uvedkommende ikke kan gribe ind i sikrings-

anlægget. På sidespor med almindeligt centralapparat skal sporskiftehåndtagene være aflåset i omlagt stilling ved særlig nøgle, der anbringes på et for uvedkommende utilgængeligt sted.

Sidespor-
passerens
forhold ved
sidespor uden
hovedsignal

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.

Uregelmæssig-
heder

7. Kommer aflåsingsanlægget på et sidespor i uorden, skal nærmeste togfølgestation snarest underrettes. Denne station underretter togene skriftligt og foranlediger trafikinspektøren og signaltjenestens personale underrettet.

Togene skal ved passage af sidespor uden hovedsignaler fremføres med fornøden forsigtighed, eventuelt rangeres forbi ved togførerens foranstaltning.

I den tid, aflåsingsanlægget ved et sidespor er i uorden, skal sidesporet være bevogtet i togtid.

Rangering

8. Når rangering skal finde sted, skal sidesporpasseren ved sidespor med hovedsignal efter togførerens ordre foretage de oplåsninger, 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

hensættes på læssesporet inden for frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

§ 60.

Foranstaltninger, når sidespor på 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 såfremt hovedsignaler findes, skal disse og eventuelle fremskudte signaler ugyldiggøres og tilhørende afstandsmærker nedtages. Distriktschefen underretter alle vedkommende, når sporskiftet optages.

Gør særlige forhold det nødvendigt, at sporskifterne i hovedsporet bibeholdes uden for det tidsrum, i hvilket sidesporet bruges, skal sporskifterne i hovedsporet og tilhørende dækningssporskifte for såvel den tilliggende som den fraliggende tunge ved banetjenestens foranstaltning aflåses i stilling til hovedspor henholdsvis til dækning af dette ved låsebolt hver med 2 hængelåse. Hver hængelås skal have sin nøgleform, der afviger fra de almindelige sporskiftelåses nøgleform. Den ene nøgle afgives til en af nabotogfølgestationerne, eventuelt trafikinspektøren. Den anden opbevares af signaltjenestens personale. Eventuel bevogtning og signalgivning skal da bortfalde. Sporskiftesignalerne fjernes, og såfremt hovedsignaler forefindes, skal disse og eventuelle fremskudte signaler ugyldiggøres og tilhørende afstandsmærker nedtages.

Distriktschefen underretter alle vedkommende, når bevogtningen af et sidespor, hvis sporskifter er aflåset som ovenfor nævnt, bortfalder eller skal genoptages.

§ 61.

Indlægning og optagelse af sporskifter på fri bane.

Inden der oprettes et sidespor på fri bane, drager distriktschefen omsorg for, at alle vedkommende un-

Foranstaltninger, når sidespor på fri bane er ude af brug.

Indlægning og optagelse af sporskifter på fri bane.

derrettes herom. I meddelelsen opgives sporskiftets nøjagtige beliggenhed. Distriktschefen underretter ligeledes alle vedkommende, når et sporskifte på fri bane optages.
