

DANSKE STATSBANER
GENERALDIREKTORATET

SIKKERHEDSREGLEMENT

AF 1935

(S R)

GYLDIGT FRA 15. MAJ 1935

KØBENHAVN
1935

	Side
IV. Togenes fremførelse	
§ 26. Af- og tilbagemelding af tog	56
§ 27. Fribaneordre	59
§ 28. Togenes ind-, ud- eller gennemkørsel på togfølgestationer	63
§ 29. (bortfaldet)	
§ 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 c
§ 33. Togenes standsning på stationer m v	69
V. Særlige regler for visse tog	
§ 34. Særtog	72 b
§ 35. Arbejdstog	77
§ 36. Særlige arbejdstog	80
§ 37. Sneplovtog	80
§ 38. Hjælpetog	81
§ 39. Linieblokanlæggenes anvendelse og signalernes betydning for tog	82
VI. Driftsuregelmæssigheder	
§ 40. Meldinger om forsinkelser	84
§ 41. Forlægning af krydsning	85
§ 42. Ny togoverhaling og forlægning af togoverhaling	91
§ 43. Forlægning af togpassering	94
§ 44. Aflysning af tog	94
§ 45. Aflysning af den regelmæssige drift	96
§ 46. Spærring af spor på fri bane	98
§ 47. Kørsel på dobbeltsporet bane, når det ene spor er spærret	100 d
§ 48. Linieblokanlægget ude af brug eller i uorden	102 c
§ 49. Teleforbindelserne i uorden	103
§ 50. Togenes standsning på fri bane	106 c
§ 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	116
§ 55. (bortfaldet)	
§ 56. Løse vogne	116

	Side
VII. Arbejdskøretøjer	
§ 57. Arbejdskøretøjers fremførelse	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	125
§ 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 sporskifter på fri bane	139

Til SR hører:

Bilag 1 „Sikkerhedsbestemmelser for automatiske linieblokanlæg“;

Bilag 2 „Sikkerhedsbestemmelser for fjernstyrede strækninger“.

Grundreglerne for sikkerhedstjenesten på statsbanerne er givet af ministeren for offentlige arbejder i „Politireglement for Danske Statsbaner“. Dets 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, der er dækket af hovedsignaler, er forsynet med telefon, deltager i togenes af- og tilbagemelding, når sådan er foreskrevet for strækningen, og har en for togekspeditionen ansvarlig stationsbestyrer, fyldestgør betingelsen for at deltage i ledelsen af togfølgen til og fra stationen og betegnes i nærværende reglement som *togfølgestation*.

Togfølgestationer og holdsteder

Andre stationer samt offentlige og private sidespor på fri bane, trinbrætter og 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 generaldirektora-tet 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 gå tilbage på den fri bane.

Arbejdstog

3. *Arbejdstog* er tog, der kan standse eller gå tilbage hvor som helst på den fri bane, (jf dog § 35, punkt 11 d om arbejdstog på dobbeltsporet bane, sammenholdt med § 36 om særlige arbejdstog). Når der i det efterfølgende benyttes betegnelsen *arbejdstog*, gælder denne betegnelse såvel de i § 35 omhandlede arbejdstog som de i § 36 omhandlede særlige arbejdstog, medmindre andet udtrykkeligt er angivet.

Sneploutog
og hjælpetog

4. *Sneploutog* og *hjelpetog* er tog, som har særlige formål.

§ 3

Togpersonalet og lokomotivpersonalet

1. Det tjenstgørende personale i toget skal under kørslen være underordnet en enkelt person, *togføreren*, som fortrinsvis er ansvarlig for togets førelse og sikkerhed.

Togpersonalet
og lokomotiv-
personalet

Lokomotiver skal under deres bevægelse på banen være betjent af en fører, der er ansvarlig for lokomotivets førelse og sikkerhed. Når lyntog af litra MA fremføres med hastigheder over 120 km/t, skal der være to lokomotivførere i forreste førerrum. Damplokomotiver skal foruden af føreren være betjent af en medhjælper for denne, dog behøver de under rangering ikke at være betjent af mere end én mand.

For lokomotiver samt for tog, i hvilke der ikke skal være en betjent skrubremse, jf § 17, punkt 2.2., er *lokomotivføreren* samtidig togfører, såfremt der ikke medgives toget personale under driftstjenesten, der er berettiget til at fungere som togfører. For sneploutog træffer plovføreren dog bestemmelser vedrørende selve snerydningen.

Hvor intet særligt er anført, omfatter i nærværende reglement betegnelsen lokomotiv også motorvogn og traktor og betegnelsen lokomotivfører også føreren af motorvogn, elektrisk tog og traktor.

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*, *SIR*, nærværende reglement og de foreskrevne signalapparater m v.

Personalets
forsyning
med ur og
reglementer m v

3. Inden toget afgår fra udgangsstationen, skal lokomotivføreren skriftligt have melding om togets størrelse m v. Meldingen gives på formular S 8, der udfyldes efter sit udvise.

Meddelelser til
lokomotiv-
føreren

Det påhviler almindeligvis togføreren at afgive denne melding. Driftstjenesten 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, hvor der sker forandring i togets størrelse m v, skal togføreren skriftligt på formular S 8 give lokomotivføreren melding herom. Endvidere skal togføreren meddele lokomotivføreren, hvad der i øvrigt kan have betydning for togets sikre og 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.

4. De i nærværende reglement foreskrevne telefoniske meldinger fra lokomotivføreren må kun afgives af lokomotivføreren personlig — i tog med mere end én lokomotivfører af den, der fremfører toget.

5. Lokomotivpersonalet skal under kørslen holde godt udkig og være opmærksom på vognenes gang samt på signaler fra toget, fra mødende tog, fra banelinien, togfølgestationerne og holdstederne og på signaler og tegn fra ledbevogtningspersonalet.

Tilsvarende regel gælder for togpersonalet i det omfang, forholdene tillader.

Telefoniske
meldinger fra
lokomotiv-
føreren

Lokomotiv-
personalets og
togspersonalets
udkig

§ 4

Krydsninger, overhalinger og togpasseringer
Antal vognaksler der kan rummes i vigespor

1. Ved krydsning forstås:

Samtidig tilstedeværelse på en togfølgestation — krydsningsstationen — af 2 tog (plantog, særtog eller hjælpetog) i modsat køreretning, når det ene tog før ankomsten til stationen og det andet tog efter afgang fra stationen befærer det samme enkeltsporede banestykke.

Krydsninger

Er togfølgestationen endestation eller udgangsstation 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 på stationen.

2. Ved overhaling forstås:

Samtidig tilstedeværelse på en togfølgestation — overhalingsstationen — af tog (plantog, særtog eller hjælpetog) i samme køreretning, når rækkefølgen mellem de to tog forandres på stationen, og når begge tog såvel før ankomsten til stationen som efter afgang fra stationen befærer samme enkelt- eller dobbeltspor.

Overhalinger

3. Ved togpasering forstås:

Samtidig tilstedeværelse på en togfølgestation — togpaseringsstationen — af et arbejdstog inden for dets arbejdstid og et tog (plantog, særtog eller hjælpetog) i samme eller modsat køreretning, når sidstnævnte tog før ankomsten til eller efter afgang fra stationen befærer samme spor, som arbejdstoget har befaret eller skal befare.

Togpasseringer

4. I tjenestekøreplanen angives, på hvilke togfølgestationer plantog skal krydse, overhale eller overhales.

I særtogsanmeldelsen angives, på 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, på hvilke togfølgestationer arbejdstoget skal passeres af andre tog.

Fastsættelse af
krydsninger,
overhalinger og
togspasseringer

Togs afgang fra krydsningsstation

5. Et tog, der ankommer til en station, på hvilken det skal krydse et andet tog, må 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, jf dog punkt 6.

Overgangstationers ansvar for togenes kørsel fra dobbeltspor ind på enkeltspor

6. Overgangstationerne mellem enkeltsporet og dobbeltsporet strækning er alene ansvarlig for, at intet tog får tilladelse til at gå ind på den tilstødende enkeltsporede bane, før enten de modgående tog, som toget planmæssigt skal møde på dobbeltsporet eller krydse på overgangsstationen, er indgået til stationen, eller krydsningen er forlagt, eller togene er indstillede.

Antal vognakser i vigespor

7. I togplanerne angives, hvilket antal vognakser der kan rummes i stationernes vigespor.

§ 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 tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB).

Disse regler kan kun fraviges for:

Særlige arbejdstog (§ 36),
snepløvtog (§ 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, og

tog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige køreretning, og som derfor føres tilbage (§ 51, punkt 4 b, og § 52, punkt 5 og 6).

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

3. På baner uden linieblokanlæg må togene følge efter hinanden i stationsafstand (*kørsel med stationsafstand*).

Togfølge på baner uden linieblokanlæg

Ved kørsel med stationsafstand forstås, at der mellem nabotogfølgestationer kun er ét tog – på flersporede baner ét tog på hvert spor.

Det er dog tilladt arbejdstog og hjelpetog at følge efter plan- og særtog på alle baner uden linieblokanlæg (jf dog

§ 37: Sneplovtog og § 47: Kørsel på dobbeltsporet bane, når det ene spor er spærret) 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 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.

Ved automatisk sikrede overkørsler skal bageste tog, uanset hvad de til overkørslen hørende signaler viser, afpasse hastigheden således, at det om nødvendigt kan standse foran overkørslen og føres forsigtigt over denne.

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.

På baner uden linieblokanlæg med enkle trafikforhold kan toggangen i tidsrum, hvor der kun befinder sig ét tog ad gangen på banen, afvikles med kun én af banens endestationer betjent som togfølgestation, idet denne station da leder toggangen efter nærmere i togplanerne fastsatte bestemmelser. Ordningen kan også bringes til anvendelse for en del af en sådan bane.

4. På baner med linieblokanlæg må togene følge efter hinanden i blokafstand (*kørsel med blokafstand*).

Ved kørsel med blokafstand forstås, at der i samme blokafsnit kun er ét tog.

I følgende tilfælde må kørsel med blokafstand dog ikke finde sted:

A. Strækninger med automatiske linieblokanlæg

a) Når arbejdstog — på dobbeltsporet bane *særlige arbejdstog* — ikke skal køre til næste togfølgestation, men vende tilbage fra fri bane.

Sådanne tog skal køre i stationsafstand efter andre tog samt af- og tilbagemeldes.

b) Ved kørsel med *sneplovtog*.

Sådanne tog skal køre i stationsafstand efter andre tog samt af- og tilbagemeldes.

B. Strækninger med manuelle linieblokanlæg

Ved kørsel med

a) *arbejdstog* på enkeltsporet bane,

b) *særlige arbejdstog* på dobbeltsporet bane,

c) *sneplovtog*.

Sådanne tog skal køre i stationsafstand efter andre tog samt af- og tilbagemeldes.

C. Alle strækninger med linieblokanlæg

a) Når linieblokanlægget er i uorden på en sådan måde, at der i henhold til de for linieblokanlæggen gældende bestemmelser skal køres på af- og tilbagemelding med stationsafstand.

b) Når en dobbeltsporet bane befares som enkeltsporet. Bestemmelsen gælder dog kun for tog, for hvilke det farbare spor er venstre spor, og kun, såfremt kørslen ikke foregår for signal, jf § 47, punkt 3, og § 49, afsnit C.

c) Når det forankørende tog er et *arbejdstog* eller *sneplovtog*, jf § 35, punkt 11 b.

d) Når det forankørende tog er et *elektrisk tog*, der fremføres uden gennemgående luftbremse, jf „S-baneinstruks“.

II. SIKKERHEDSTJENESTE PÅ STATIONER

§ 6

Stationsforstanderens (stationspasserens) afløsning

Noteringskalender

Tavle om uregelmæssigheder

1. Når stationsbestyreren (stationspasseren) tiltræder eller slutter tjenesten, samt når han afløses, skal bemærkning derom med angivelse af klokkeslet indføres i telegramjournalen 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 stationsbestyreren 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.

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

vigtige meddelelser vedrørende toggangen.

Uddragene skal indføres straks efter meddelelsernes modtagelse og under de dage, på hvilke de får betydning.

3. I telekontorerne på alle stationer, der indgår i linieblokstrækninger, og i samtlige signal- og sporskifteposter (herunder kommandoposter) med undtagelse af detacherede poster, hvor ingen fast betjening findes, skal på iøjnefaldende steder være anbragt røde tavler med påskrift: „Uregelmæssigheder“.

På disse tavler skal stationsbestyreren lade anbringe alle meddelelser om sporspæringer på stationen og tilstødende banestykker samt om indtrådte uregelmæssigheder vedrørende signal-, sikrings- og blokanlæggene, når disse sporspæringer eller uregelmæssigheder kan berøre toggangen eller rangeringen, om fornødent med angivelse af, hvilke forholdsregler der i den anledning skal træffes. Så snart uregelmæssighederne er afhjulpet, skal meddelelserne fjernes fra tavlen.

§ 7

Televagt

1. Af hensyn til toggangen holder togfølgestationer televagt fra en passende tid, forinden dagens første tog indlades på, og indtil dagens sidste tog har forladt et til stationen grænsende banestykke.

Denne regel gælder efter omstændighederne den samlede toggang for dagen eller toggangen i de tidsrum, i hvilke stationen er åben.

2. Reservelokomotivstationerne holder televagt fra 30 min, inden første tog indgår på den strækning, for hvilken der på stationen holdes reservelokomotiv, og indtil sidste tog er ankommet til endestationen eller til den station, hvor næste reservelokomotivområde begynder. Ankomsten meldes af

Tavle om uregelmæssigheder

Televagt

Særlige regler for visse stationer

Stationsbestyrerens afløsning

Noteringskalender

disse stationer til reservelokomotivstationen, for så vidt der ikke holdes reservelokomotiv hele døgnet. Stationer, hvor hjælpevogne er stationerede, holder televagt i det tidsrum, i hvilket der er toggang i det pågældende område.

§ 8

Telegrammer, meldinger og skrivelser vedrørende toggangen

1. Ved afgivelse af de i nærværende reglement omhandlede telegrammer kan benyttes telefon eller fjernskriver. Endvidere kan fjernskrivestationerne udsende telegrammer til stationer i eget fjernskriveområde som telegrambrev.

Den offentlige telefon må kun benyttes til afgivelse af af- og tilbagemeldinger, når forbindelsen mellem togfølgestationerne ikke kan opnås over banens teleanlæg.

2. Når der for telegrammer og meldinger er fastsat en bestemt ordlyd, skal denne nøje overholdes.

3. Telegrammer, der angår toggangen, har i almindelighed forrang for alle andre telegrammer og telefonsamtaler.

4. Telegrammer skal altid være forsynet med adresse og underskrift. Telegrammer og meldinger, der er foreskrevet i nærværende reglement, indføres straks i telegramjournalen. Det skal af telegramjournalen fremgå, om der ved afgivelse, henholdsvis modtagelse er benyttet telefon, fjernskriver eller telegrambrev. For telegrammer og meldinger, for hvilke der er fastsat en bestemt ordlyd, er et kort notat i telegramjournalen med angivelse af dato og klokkeslet tilstrækkeligt. Om notering af af- og tilbagemeldinger, se §§ 26 og 57.

For telegrammer fra en station er stationsnavnet tilstrækkelig underskrift, jf dog §§ 26 og 57 om tilbagemelding af tog og arbejdskøretøjer.

Ved kvitteringer skal den modtagende station og ekspedients navn anføres.

I telegrammer, meldinger, skrivelser og cirkulærer angående toggangen skal der som betegnelse for de enkelte spor på dobbeltsporet bane altid angives *højre*, henholdsvis *venstre* spor med samtidig angivelse af, for hvilken køreretning det pågældende spor er højre, henholdsvis venstre spor.

5. Ved *telefonisk* afgivelse af telegrammer om toggangen skal modtagelsesstationen gentage tal, bogstavbetegnelser og stationsnavne samt det væsentlige af telegrammets indhold. Undtaget herfra er telegrammer, herunder af- og tilbagemeldinger, for hvilke svartelegram af en bestemt ordlyd er foreskrevet, samt sådanne svartelegrammer. En liniedepeche gentages kun af den pågældende endestation og da til den station, hvorfra liniedepechen afgives, henholdsvis til den station, der opgives i liniedepechen.

6. Ankomne telegrammer, meldinger og skrivelser vedrørende toggangen skal, når de modtages af andre end stationsbestyreren, straks meddeles denne.

7. I telegrammer, meldinger, skrivelser og i vedrørende toggangen må stationsnavne og tognumre ikke forkortes.

8. Af- og tilbagemeldinger må ikke sammenkobles indbyrdes eller med andre telegrammer, men skal gives for sig og mod særlig kvittering.

9. Aflevering til lokomotivføreren af fribaneordrer, telegrammer og skriftlige meddelelser skal ved tog, der fremføres af 2 lokomotiver med hver sin fører, udføres således, at ordrene og meddelelserne m v gives føreren af det forreste lokomotiv, efter at deres indhold forud mundtligt af overbringeren er meddelt føreren af bageste lokomotiv. Underretning til føreren af bageste lokomotiv bortfalder dog i tilfælde, hvor den skriftlige meddelelse overrækkes i forbindelse

Telegrammers
gentagelse

Stations-
bestyrerens
underretning

Anvendelse af
forkortelser

Sammenkobling
af telegrammer

Aflevering af
telegrammer m v
til tog med
2 lokomotiver

med „lille signalgivning“. Om aflevering af afskrift af særtogsanmeldelser, se § 34.

Anvendelse af trykte formularer

10. Hvor trykte formularer til meddelelser, som omhandles i nærværende reglement eller i signalreglementet, foreligger, skal sådanne anvendes, jf dog § 34, punkt 9, om anvendelse af fjernskrivetelegram.

Stationsbestyrerens ansvar for telegrammer m v

11. Stationsbestyreren, henholdsvis lederen af kommandoposten, er ansvarlig for de telegrammer angående toggangen, der afsendes eller skal afsendes fra stationen, og den omstændighed, at en tjenstgørende har misforstået en mundtlig ordre eller undladt at efterkomme den, kan ikke i nogen henseende formindske det ansvar, som påhviler stationsbestyreren, henholdsvis lederen af kommandoposten, idet denne i ethvert tilfælde skal forvisse sig om, at hans ordrer bliver udført. Er stationsbestyreren, henholdsvis lederen af kommandoposten, nødsaget til telefonisk at diktere sine telegrammer om toggangen til telekontoret, skal televagten gentage telegrammet og kvittere med navn. Gentagelsen skal godkendes af stationsbestyreren, henholdsvis lederen af kommandoposten.

§ 9

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

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

Under togs gennemkørsel på en station skal stationsbestyreren (stationspasseren) iagttage toget under dets passage gennem stationen og skal i den anledning opholde sig i togvejens nærhed, så vidt muligt på perronen.

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

§ 10

Sikringsanlæg og centralsikring

Bestemmelserne i denne paragraf gælder for såvel fjernstyrede som ikke-fjernstyrede strækninger.

1. Sikringsanlæg

Sikringsanlæg er tekniske anlæg, der gennem signalgivningen sikrer togenes kørsel som anført i efterfølgende punkt 2 og 3.

Anlæggene deles i stationssikringsanlæg og strækningssikringsanlæg.

2. Stationssikringsanlæg

Et stationssikringsanlæg sikrer, at signalgivningen er indrettet således

- at der ikke kan stilles signal »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem«, forinden alle sporskifter, der skal befares, er aflåst i rette stilling for pågældende togvej
- at der ikke kan stilles signal »kør« eller »kør igennem«, forinden dækningssporskifter og sporspærrer er aflåst i rette stilling, og dækningssignaler står i rette stilling for pågældende togvej
- at sporskifter, der skal befares, er sikret mod omstilling, så længe signal »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem« vises
- at dækningssporskifter, sporspærrer og dækningssignaler er sikret mod omstilling, så længe signal »kør« eller »kør igennem« vises (anlægget kan dog være indrettet således, at denne dækning frigøres for omstilling, såfremt der forinden er tilvejebragt anden dækning af togvejen)
- at signal »kør igennem« fra indkørselssignalet kun kan gives for én bestemt togvej for hvert gennem stationen førende strækningsspor
- at der ikke på samme tid kan gives signal »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem« ad flere togveje, hvis samtidige brug medfører fare (fjendtlige togveje).

Når ovennævnte betingelser er opfyldt, har stationen centralsikring.

På stationer på enkeltsporede baner kan sikringsanlægget dog være indrettet således, at der i tidsrum, i hvilke stationen er ubetjent, kan finde samtidig signalgivning sted for begge køreretninger ad samme togvejsspor. Telefonen, der er bestemt for af- og tilbage-melding, er i disse tidsrum frakoblet, og signal »stationen ubetjent« er tændt.

På baner, hvor største tilladte hastighed er over 75 km/t, skal stationerne have centralsikring.

3. Strækningssikringsanlæg

Et strækningssikringsanlæg sikrer, at signalgivningen er afhængig af sporskifteaflysningen på fri bane i samme omfang som anført for stationssikringsanlæg.

Et strækningssikringsanlæg sikrer endvidere, at signalgivingerne er således indbyrdes afhængige

- at der til et enkeltsporet banestykke ikke på samme tid kan vises signal »kør« for begge køreretninger
- at der til et spor på et dobbeltsporet banestykke ikke på samme tid kan vises signal »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem« for kørsel ad højre spor og signal »kør« for kørsel ad venstre spor
- at signal »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem« til et banestykke henholdsvis blokafsnit kun kan vises, når dette er ubesat.

Når ovennævnte betingelser er opfyldt, og når tillige signal »kør« og »kør igennem« til et blokafsnit kun kan vises, når det forankrende tog har passeret signalet, der afslutter blokafsnittet, og dette signal har vist »stop« efter toget, er strækningssikringsanlægget et automatisk linieblokanlæg.

4. Personalets anvendelse til sporskifte- og signalbetjening

Funktionsleder T er ansvarlig for, at der til sporskifte- og signalbetjening, herunder betjening af fjernstyringsanlæg, kun anvendes personale, der er fortrolig med anlæggene. Kræver udførelsen af arbejdet en samvirken af flere, skal det fastsættes, hvem der skal lede arbejdet.

§ 11

Forstyrrelser i sikringsanlæggene

Bestemmelserne i denne paragraf gælder for såvel fjernstyrede som ikke-fjernstyrede strækninger.

Ved betegnelsen stationsbestyreren forstås i denne paragraf også lederen af en kommandopost, henholdsvis lederen af en fjernstyringscentral (FC).

1. Forstyrrelser i stationssikringsanlæggene

Såfremt der ved forstyrrelser i et stationssikringsanlæg sker brud på den for signalgivningen foreskrevne afhængighed, jf § 10, punkt 2, eller såfremt det forlanges af sikringstjenestens eller banetjenestens personale, skal signalgivningen for de berørte togveje straks aflyses.

Aflysningen foretages af stationsbestyreren, der indfører bemærkning herom i telegramjournalen med tilføjelse af klokkeslet og underskrift.

Stationsbestyreren underretter snarest togkontoret, baneområdet, sikringsområdet samt funktionsleder T om aflysningen, såfremt disse ikke er underrettet på anden måde.

Under aflysningen skal tog til og fra de pågældende togveje ind- og udrangeres.

Signalgivningen for de togveje, der berøres af aflysningen, skal være sikret mod betjening ved spærreanordninger, jf »Sikringsanlæggene og deres betjening«. Er forstyrrelsen opstået som følge af opskæring af et dækningssporskifte, jf punkt 3, må signal »stop og ryk frem« dog anvendes.

Signalgivningen må først tillyses på ny, når tilladelse hertil foreligger fra sikringstjenestens personale. Tillysningen foretages af stationsbestyreren, der indfører bemærkning herom i telegramjournalen med tilføjelse af klokkeslet og underskrift.

Stationsbestyreren underretter snarest togkontoret, baneområdet, sikringsområdet samt funktionsleder T om tillysningen, såfremt disse ikke er underrettet på anden måde.

Når betjeningen af sikringsanlægget ikke foregår under stationsbestyrerens opsyn, skal alle fejl og forstyrrelser straks anmeldes til denne, som derefter træffer de fornødne foranstaltninger. Plomberinger må kun brydes efter stationsbestyrerens ordre i hvert enkelt tilfælde, og sikringstjenestens personale skal snarest underrettes herom.

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

2. Opretholdelse af signalgivningen ved svigtende sikring af sporskifter

I tilfælde af fejl ved et centralsikret sporskifte kan signalgivningen for togveje, der forløber gennem sporskiftet i dettes ene stilling, opretholdes, når

- sporskiftet kun benyttes i togveje i denne ene stilling
- den tilliggende tunge i sporskiftet er fastholdt til sideskinnen ved låsebolt og hængelås, hvis nøgleform afviger fra de almindelige sporskiftelåses nøgleform
- nøglen til hængelåsen opbevares af sikringstjenestens personale, der ikke må foretage oplåsning af sporskiftet uden tilladelse fra stationsbestyreren, og
- det ved en af sikringstjenestens personale tilvejebragt spærring, som ikke kan hæves af betjeningspersonalet, sikres, at betjening af centralapparatet ikke påvirker sporskiftet henholdsvis dettes aflåsning.

Når sikringstjenestens personale har tilvejebragt nævnte spærring, underretter arbejdslederen stationsbestyreren og afgiver samtidig melding om, hvilke togveje signalgivningen eventuelt skal aflyses for. Stationsbestyreren indfører bemærkning herom i telegramjournalen med tilføjelse af klokkeslet og underskrift samt navn på den, der har afgivet meldingen.

3. Opskæring af centralsikrede sporskifter

Bliver et centralsikret sporskifte skåret op, eller har et hjul været i klemme mellem den tilliggende tunge og sideskinnen, skal sikringstjenestens og banetjenestens personale underrettes herom.

Såfremt sporskiftet skal benyttes, inden sikringstjenestens personale har erklæret sporskiftet farbart, forholdes således:

Sporskifter, der skal befares

Stationsbestyreren eller en af ham udpeget tjenestemand undersøger, om tungen slutter til sideskinnen i begge stillinger, og om sporskiftets tunger, sideskinner, stænger og synlige låse dele er bøjet eller beskadiget.

Er tungetilslutningen ikke i orden, eller konstateres der tegn på beskadigelser, skal signalgivningen for de togveje, hvori sporskiftet indgår, straks aflyses. Kørsel gennem sporskiftet må kun ske, såfremt den del af sporskiftet, der skal befares (tunge og sideskinne), er ubeskadiget. Til sikkerhed for tungetilslutningen skal sporskiftet forsynes med låsebolt og hængelås ved såvel den tilliggende som den fraliggende tunge.

Er tungetilslutningen i orden, og konstateres der i øvrigt ikke tegn på beskadigelser, skal sporskiftet, såfremt det skal befares modgående, forsynes med låsebolt og hængelås ved såvel den tilliggende som den fraliggende tunge: er sporskiftet forsynet med kontrollås, som ikke har stået i aflåst stilling, da opskæringen fandt sted, kan der dog ses bort fra anbringelse af låsebolt og hængelås, såfremt låsen viser sig i orden ved eftersynet. Normal signalgivning må anvendes.

Nøglerne skal opbevares af stationsbestyreren. På en fjernstyret station underretter FC den pågældende tjenestemand om, hvorledes der skal forholdes med aflevering af nøglerne.

Sporskifter, der skal benyttes som dækningssporskifter for togveje

Kan sporskiftet ikke bringes i dækningsstilling, eller kan det ikke fastholdes i denne, skal signalgivningen for de togveje, hvori sporskiftet indgår, aflyses. Såfremt signal »stop og ryk frem« kan vises, må denne signalgivning dog anvendes, uanset om signalgivningen i øvrigt er aflyst for pågældende togvej.

Såfremt sporskiftet kan bringes i dækningsstilling og fastholdes i denne, må normal signalgivning anvendes.

4. Forstyrrelser i strækningssikringsanlæggene

Indtræffer der forstyrrelser i et strækningssikringsanlæg, forholdes som anført i bilag 1 »Sikkerhedsbestemmelser for automatiske linieblokanlæg« og bilag 2, afsnit IV, »Særlige bestemmelser for fjernstyrede strækninger uden automatiske linieblokanlæg«.

§ 12

**Arbejder ved og ibrugtagning af sporanlæg,
stationssikringsanlæg og
strækningssikringsanlæg**

Bestemmelserne i denne paragraf gælder for såvel fjernstyrede som ikke-fjernstyrede strækninger.

Ved betegnelsen stationsbestyreren forstås i denne paragraf også lederen af en kommandopost, henholdsvis lederen af en fjernstyringscentral (FC).

1. Aftaler forud om arbejdet

Såfremt der skal foretages sådanne arbejder ved sporanlæg, stationssikringsanlæg eller strækningssikringsanlæg, at de medfører afvigelser fra den normale drift, skal der forud træffes aftale om, i hvilke tidsrum arbejdet kan udføres, således:

Er arbejdet af en sådan karakter, at det skal optages i La, påhviler det baneområdet i nødvendigt omfang at træffe aftale med togkontoret om tidspunktet for arbejdets udførelse.

Er arbejdet af en sådan karakter, at det ikke skal optages i La, skal arbejdslederen i hvert enkelt tilfælde forud træffe aftale med funktionsleder T om tidspunktet for arbejdets udførelse. Ved arbejder på fri bane træffes aftale dog med togkontoret.

Nødvendiggør arbejdet, at signalgivningen for én eller flere togveje må aflyses, foranlediger sikringstjenesten alle vedkommende underrettet.

2. Aftaler om arbejdets påbegyndelse og afslutning**2.1. Arbejder på en togfølgestation**

Inden påbegyndelse af de i punkt 1 omhandlede arbejder skal arbejdslederen træffe endelig aftale med stationsbestyreren for pågældende station om arbejdets udførelse og herunder oplyse, hvilke afvigelser fra det normale indgrebet i anlægget vil medføre. Stationsbestyreren skal indføre notat herom i telegramjournalen med angivelse af klokkeslet og arbejdslederens navn.

Når arbejdet er tilendebragt, skal arbejdslederen underrette stationsbestyreren, der indfører notat herom i telegramjournalen med angivelse af klokkeslet og arbejdslederens navn.

Nævnte notater i telegramjournalen skal også foretages, selv om arbejdet m v er optaget i La.

Om notat på tavlen om uregelmæssigheder, se § 6.

2.2. Arbejder på fri bane

For arbejder, der medfører, at sporet skal spærres, gælder bestemmelserne i § 46.

For øvrige arbejder ved sporanlæg og strækningssikringsanlæg, der medfører afvigelser fra den normale drift, og som ikke er bekendtgjort i La, skal arbejdslederen, inden arbejdet påbegyndes, træffe endelig aftale med stationsbestyreren for en af de stationer, der begrænser banestykket, om arbejdets udførelse og herunder oplyse, hvilke afvigelser fra det normale indgrebet vil medføre. Stationsbestyreren skal indføre notat herom i telegramjournalen med angivelse af klokkeslet og arbejdslederens navn samt underrette nabotogfølgestationen. Når arbejdet er tilendebragt, skal arbejdslederen underrette stationsbestyreren, der indfører notat herom i telegramjournalen med angivelse af klokkeslet og arbejdslederens navn, samt underretter nabotogfølgestationen.

Om notat på tavlen om uregelmæssigheder, se § 6.

3. Dækning af spor

Dækning af spor, der under arbejdet er ufarbart eller skal befares med forsigtighed, sker efter SIR's forskrifter og foranlediges af den, der leder arbejdet. I øvrigt påhviler det stationsbestyreren at sørge for, at de til sikring af tog- og rangerbevægelser fornødne foranstaltninger træffes.

4. Aflevering af nyt eller ændret anlæg

Aflevering af et nyt eller ændret sikringsanlæg eller af et sporanlæg på en station sker ved meddelelse til stationen henholdsvis en af de stationer, der begrænser banestykket. Notat om afleveringen skal

indføres i telegramjournalen og underskrives såvel af den, der har ledet arbejdet, som af stationsbestyreren. Har stationen understationsdrift, underretter stationsbestyreren FC om notatet i telegramjournalen.

Ved forandring i sikringsanlæg, ibrugtagning af nye sikringsanlæg og ved større arbejder i og ved spor foranlediger sikringstjenesten henholdsvis banetjenesten alle vedkommende instrueret i fornødent omfang.

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

Ved et nyindlagt sporskifte, der senere skal indgå i central-sikringen, men straks skal kunne omstilles, skal den tilliggende tunge aflåses med låsebolt og hængelås, hvis nøgleform afviger fra de almindelige sporskiftelåses nøgleform. Nøglen opbevares af stationen, der overtager ansvaret for sporskiftets rette stilling. Signalgivningen for de togveje, hvori sporskiftet indgår, må ikke tillyses, for sporskiftet er inddraget under centralsikringen.

Ved et nyindlagt sporskifte, der ikke foreløbig skal kunne omstilles, samt ved et sporskifte, der sættes ud af brug, skal såvel den tilliggende 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 sikringstjenestens personale. Har signalgivningen for de togveje, hvori sporskiftet indgår, været aflyst, kan den herefter atter tillyses.

§ 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:

Efteraen og
indstilling af
togvej m v

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 aflåst, eventuelt kontrolaflåst,

at vogne, hvis indløb i togvejen ikke kan hindres ved aflåsedede sporskifter eller sporspærre, 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 sporspærre sker på centralsikrede stationer ved hjælp af sikringsanlægget, idet kontrollåse eventuelt også skal benyttes.

Aflåsning af
sporskifter m v

Sporskifter og sporspærre, som ikke er inddraget under et sikringsanlæg, men kun sikret ved nøgletås eller hængelås, skal være aflåst 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 sporskiftenøgler er utilgængelige for uvedkommende, skal nøglerne udtages og opbevares på stationskontoret.

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

II. UBETJENTE STATIONER

1. På en station med centralsikring kan sikringsanlægget være indrettet således, at stationen kan være ubetjent i togtid. Sikring

Ubetjente stationer betragtes som holdsteder.

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 sporspærrer, 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 sporspærrer samt eventuel signalgivning forholde sig som foreskrevet i sikringsplanen ved overgang til ubetjent station. Stationsbestyreren (stationspasseren) forhold

Eventuelle særlige nøgler, der i henhold til sikringsplanen skal udtages af centralapparatet, samt nøgler til sporskifter og sporspærrer, der ikke er i afhængighed af signalgivningen, skal anbringes på et for uvedkommende utilgængeligt sted. Såfremt der på stationen findes automatisk sikrede overkørsler, skal drejeomskifteren i stationens betjeningskasse — medmindre andet er foreskrevet for pågældende anlæg — stilles på „Gennemkørende tog“.

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 teleforbindelserne o l må togfølgestationer ikke være ubetjent, forinden tilladelse dertil er indhentet hos togkontoret.

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“, og at signal „stationen ubetjent“ er slukket. Stationsbestyreren (stationspasseren) skal snarest derefter skaffe sig oplysning om toggangen, og før dette er sket, må der ikke foretages omstilling af spor-skifter.

Rangering

4. Rangering må ikke finde sted.

Stationens
betjenes
ekstraordnært
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“, og at signal „stationen ubetjent“ er slukket — snarest underrette nabotogfølgestationerne om forholdet, med mindre dette fremgår af en særtogsanmeldelse, der er uddelt til disse stationer.

§ 14

Særlige bestemmelser for bevogtede overkørsler

Ansaret for bevogtningen af de inden for stationernes område beliggende bevogtede overkørsler påhviler ledpasseren.

Særlige
bestemmelser
for bevogtede
overkørsler

Ved de af banetjenestens personale bevogtede stedbetjente overkørsler, hvor ledbevogtningspersonalets plads kan ses fra perronen, skal stationsbestyreren (stationspasseren), henholdsvis lederen af kommandoposten, inden der gives eller beordres givet signal til ind-, ud- eller gennemkørsel for tog, overbevise sig om, at ledbevogtningspersonalet er til stede ved bomspillene (på overkørslen, såfremt der findes led), hvilket ledbevogtningspersonalet tilkendegiver ved at vise hvidt flag eller en rektangulær, hvid skive — i mørke og usigtbart vejr hvidt lys — imod perronen fra et mellem stationen og ledbevogtningspersonalet for hver enkelt overkørsel aftalt sted. I stedet for hvidt flag (skive, lys) kan foreskrives særlig signaludveksling ved telefon, ringesignal, tableau eller lignende til angivelse af, at ledbevogtningspersonalet er på plads.

For sådanne fjernere liggende overkørsler, som ikke kan ses fra perronen, skal ledbevogtningspersonalets tilkendegivelse af, at det er til stede, ske ved særlig signaludveksling (telefon, ringesignal, tableau eller lignende).

Nærmere regler for bevogtning af såvel de inden for som de uden for stationernes område beliggende bevogtede overkørsler findes i „Instruks for udførelse af ledbevogtning“, der tillige indeholder regler for stationernes samarbejde med ledbevogtningspersonalet.

§ 15

Sikring af vogne m v

1. Henstående jernbanevogne skal være sikret mod at komme i bevægelse ind i togvejen. Vognene skal så vidt muligt holdes sammenkoblet, og bremserne skal i fornødent omfang være fastspændt eller nedpindet. Vogne (togstammer) må ikke hensættes luftbremset. Ved tjenestens slutning (jf § 13), og i øvrigt når forholdene tillader det, skal vogne, som står nærmest ved indmundingen i hovedspor, sikres ved hjælp af sporspærre eller lignende.

Sikring af
jernbanevogne

Når det ved reparation af vogne, der henstår på spor, som hører under stationens område, er nødvendigt, at arbejderne opholder sig under vognene, må dette kun ske med stationsbestyrerens samtykke, og denne skal da sørge for, at vognene ikke sættes i bevægelse, bl a ved at rangering mod vognene undgås, så længe arbejdet varer.

Stationsbestyreren skal sikre sig, at de i SIR 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, jf § 17, punkt 1.4.

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

2. Når de i § 57 omhandlede arbejdskøretøjer med stationsbestyrerens tilladelse hensættes uden tilsyn på et nærmere aftalt spor, skal de sikres mod at komme i bevægelse ind i togvejen. Arbejdskøretøjerne skal afbremses, og såfremt de hensættes i spor ved indmundingen til hovedspor, skal de sikres ved hjælp af sporspærre eller lignende.

Sikring af
arbejds-
køretøjer

Sporvedligeholdelsesmaskiner, der alene ved afbremsning kan sikres mod utilsigtet at komme i bevægelse, kan dog hensættes i spor (herunder sporhaler, bagspor o l for enderne af hovedspor), hvorfra indløb mod hovedspor *ikke* er hindret ved dækningssporskifte, afløbssporskifte eller sporspærre. Ved benyttelse af sporhaler, hvortil der er togvejsforløb, skal køretøjerne hensættes i bunden af sporet. Det fremgår af „rød plakat“ for de pågældende stationer, i hvilket omfang nævnte spor må benyttes til hensætning af heromhandlede køretøjer.

3. Henstående perronvogne og lignende køretøjer skal, enten ved bevogtning eller på anden betryggende måde, være sikret mod at komme i bevægelse ind i togvejen eller i farlig nærhed af denne.

Sikring af
perronvogne o l

III. TOGENES STØRRELSE, SAMMEN- SÆTNING OG HASTIGHED MV

§ 16

Togenes størrelse

1. Et togs størrelse angives i antal aksler og tons.

Togvægten er den samlede vægt af alle køretøjer i toget.

Belastningen er togvægten med fradrag af arbejdende trækraftenheders vægt.

Ved beregning af akselantallet medregnes arbejdende trækraftenheder ikke.

I tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) er givet regler for beregning af et lokomotivs vægt (lokomotivvægten) henholdsvis en vogns vægt (vognvægten).

2. Det største tilladte akselantal og den største tilladte belastning i et tog er:

Angivelser
for togenes
størrelseStørste tilladte
akselantal og
belastning

Bremseart	Toget er	Aksel- antal	Belastning tons
R-bremsede tog (§ 17, punkt 1.7.)	personførende	60	800
	ikke-personførende	80	1000
P-bremsede tog (§ 17, punkt 1.8.)	personførende	60	800
	ikke-personførende, hvis sammensætning tillader en hastighed på højst 80 km/t	80	1000
	ikke-personførende, hvis sammensætning tillader en hastighed på mindst 85 km/t	100	1200
G-bremsede tog (§ 17, punkt 1.9.)	personførende og ikke-personførende	140	1600

Personførende tog er tog, der i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen er betegnet med „P“, „TEE“, „L“ eller „Ic“ foran tognummeret.

Ikke-personførende tog er tog, der i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen er betegnet med „G“ eller „M“ foran tognummeret.

§ 17

Bremser

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Betjening af bremser

Alle tog skal være trykluftbremset. For de i § 57 omhandlede arbejdskøretøjer gælder særlige bestemmelser.

Forreste eller næstforreste køretøj skal have virksom trykluftbremse. Hastigheden må ikke overstige 90 km/t, såfremt forreste køretøj er uden virksom trykluftbremse.

Togføreren skal sikre sig, at de fornødne trykluftbremser er indkoblet. Hvis lokomotivets bremsevægt eller bremseart ikke er den normale, skal lokomotivføreren underrette togføreren herom.

Det skal tilstræbes, at de virksomme bremser fordeles ligeligt i toget, og der må aldrig være mere end 36 aksler mellem to køretøjer med virksom bremse.

Intet tog må afgå fra en station m v, forinden bremseprøve er foretaget i det omfang, der er foreskrevet i »Trykluftbremsen (TB I)«.

1.2. Slutbremsen m v

Alle tog skal oprangeres således, at bageste køretøj har virksom trykluftbremse.

Trykluftbremsen på bageste køretøj benævnes slutbremsen.

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

1.3. Bremsning af togdel, hvortil der rangeres

Under rangering skal den del af toget, hvortil der rangeres, være bremset.

1.4. Bremsebetjening ved arbejde under toget

Når der arbejdes under vognene i et holdende tog, skal vognene på begge sider af arbejdsstedet være bremset, og bremsekoblingerne skal være adskilt.

1.5. Bremsere i tog, der befordrer vogne med eksplosive stoffer og genstande

På vogne, der er læsset med de i § 19 omhandlede eksplosive stoffer og genstande, samt på den umiddelbart foran og umiddelbart efter dem løbende vogn (beskyttelsesvogn), må trykluftbremsen kun benyttes i det omfang, det er nødvendigt for at oprå den for toget krævede bremseprocent.

Trykluftbremsen på vogne med glidelejer og på vogne, der ikke har gnistbeskyttelsesplader over hjulene, må dog aldrig benyttes.

1.6. Bremsearter

Trykluftbremsen inddeles efter sin virkemåde i følgende bremsearter:

- R-bremsen (hurtigt og kraftigt virkende trykluftbremse),
- P-bremsen (hurtigt virkende trykluftbremse),
- G-bremsen (langsomt virkende trykluftbremse).

Af »Trykluftbremsen (TB I)« fremgår, hvilke trykluftbremse-systemer der henregnes til henholdsvis R-, P- og G-bremsen.

1.7. R-bremsede tog

R-bremsede tog er tog, der bremses udelukkende med R-bremsen eller med R-bremsen i forbindelse med P-bremsede køretøjer.

I R-bremsede tog skal omstillingshåndtaget på samtlige med R-bremse udstyrede lokomotiver og vogne stå i stilling »R«.

Hvis togets største tilladte hastighed ikke overskrider 100 km/t, skal lokomotivet dog normalt være P-bremsede, men det kan være R-bremsede, såfremt det over en foranliggende strækning har fremført eller over en efterfølgende strækning skal fremføre toget med større hastighed end 100 km/t.

R-bremsen må kun benyttes i tog, der har en bremsevægt svarende til mindst 100 km/t.

1.8. P-bremsede tog

P-bremsede tog er tog, der bremses udelukkende med P-bremsen eller – hvis den største tilladte hastighed ikke overskrider 100 km/t – med P-bremsen i forbindelse med G-bremsede vogne. G-bremsevægten må højst udgøre $\frac{1}{3}$ af den samlede bremsevægt.

1.9. G-bremsede tog

G-bremsede tog er tog, der bremses udelukkende med G-bremsen. Dog kan en motorvogn udstyret med P-bremse uden G/P-omstilling fremføre et G-bremsede tog med motorvognen P-bremsede.

1.10. Fremførelse af tog som R-, P- eller G-bremsede

Togene skal være R-bremsede, P-bremsede eller G-bremsede således:

- tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 100 km/t, skal være R-bremsede
- tog, hvis største tilladte hastighed er 100 km/t, skal være R-bremsede, hvis dette er muligt efter togets størrelse og sammensætning, og ellers P-bremsede
- tog, hvis største tilladte hastighed er 85–95 km/t, skal normalt være P-bremsede. Det kan dog være R-bremsede, såfremt denne bremseart har været anvendt over en foranliggende eller skal anvendes over en efterfølgende strækning
- tog, hvis største tilladte hastighed ikke overskrider 80 km/t, skal normalt være

P-bremsede, såfremt det er et personførende tog, eller såfremt det er et ikke-personførende tog, der udelukkende består af person-, post- eller rejsegodsvogne. Det kan dog

være G-bremset, såfremt det er nødvendigt af hensyn til togets størrelse, eller R-bremset, såfremt denne bremseart har været anvendt over en foranliggende eller skal anvendes over en efterfølgende strækning.

G - b r e m s e t, såfremt det er et ikke-personførende tog, der ikke udelukkende består af person-, post- eller rejse-godsvogne.

Driftstjenesten kan fastsætte afvigelser herfra.

1.11. Bremsvægt og bremseprocent

B r e m s e v æ g t e n for et tog er summen af de enkelte afbremsede køretøjers bremsvægte - herunder trækraftens.

De enkelte køretøjers bremsvægte fremgår af tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB).

Bremseprocenten for et tog angiver togets bremsvægt i procent af togvægten.

I et tog skal der mindst være den bremseprocent, som betinges af togets bremseart, hastighed og de på strækningen værende fald. Den fordrrede bremsvægt udregnes efter følgende bremsetavler, som for de forskellige i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) anførte faldtal angiver den bremseprocent, der kræves under hensyn til togets bremseart og hastighed.

Faldtal	Med største tilladte hastighed km/t																				
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
	er bremseprocenten																				
0	6	6	6	6	6	8	10	13	16	19	23	28	33	38	44	50	57	65	74	84	94
1	6	6	6	6	7	9	11	14	17	20	24	29	34	39	45	51	58	66	75	85	95
2	6	6	6	6	8	10	12	15	18	22	26	30	35	40	46	53	60	68	77	87	97
3	6	6	6	7	9	11	13	16	19	23	27	31	36	42	48	54	61	69	78	88	98
4	6	6	6	8	10	12	14	17	20	24	28	33	38	43	49	55	63	71	80	90	100
5	6	6	7	9	11	13	15	18	21	25	29	34	39	44	50	56	64	72	81	91	101
6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	26	30	35	40	46	51	58	65	73	82	92	102
7	6	8	9	11	13	15	17	20	24	28	32	36	42	47	53	59	67	75	84	94	104
8	7	9	10	12	13	16	18	21	25	29	33	38	43	48	54	61	68	76	85	95	105
10	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	35	40	45	51	57	63	71	79	88	98	108
12	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	38	43	48	53	59	66	74	—	—	—	—
14	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	50	56	62	69	76	—	—	—	—
16	15	16	17	19	21	23	28	30	34	38	43	48	53	—	—	—	—	—	—	—	—
18	16	17	19	20	23	25	29	32	36	41	45	50	55	—	—	—	—	—	—	—	—
20	18	20	21	22	24	27	31	34	39	43	47	53	58	—	—	—	—	—	—	—	—

Anvendes for R-bremsede og P-bremsede tog

Bremsetavle 1

Bremsetavle II

Anvendes for G-bremsede tog

Fald- tal	Med største tilladte hastighed km/t												
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
	er bremseprocenten												
0	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33	39
1	6	6	6	6	6	9	12	15	19	23	28	34	40
2	6	6	6	6	7	10	13	16	20	25	30	36	42
3	6	6	6	7	9	11	14	18	22	26	31	37	43
4	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	33	39	45
5	6	6	7	9	11	14	17	20	25	29	34	40	47
6	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	48
7	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43	50
8	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45	52
10	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	48	55
12	12	13	15	17	19	22	26	30	34	40	45	52	59
14	14	15	17	19	22	25	28	32	37	43	48	55	62
16	16	17	19	22	24	27	31	35	40	46	52	58	66
18	18	20	22	24	27	30	34	38	43	49	55	62	69
20	20	22	24	26	29	33	36	41	46	52	58	65	73

2. Fejl ved trykluftbremser under togfremførelse

2.1. Elektriske tog

Såfremt trykluftbremser bliver helt eller delvis ubrugbar, videreføres toget efter bestemmelserne i »S-baneinstruks«.

2.2. Øvrige tog

2.2.1. Trykluftbremser delvis ubrugbar

2.2.1.1. Bageste vogn uden virksom trykluftbremse

Såfremt der opstår sådanne fejl ved trykluftbremser, at bageste vogn ikke har virksom trykluftbremse, men dog er tilsluttet den gennemgående bremseledning, må toget i det nedenfor anførte omfang videreføres med ikke-bremsede vogne efter slutbremser:

I tog, hvis største tilladte hastighed er	Højeste antal aksler efter slutbremser	Disse akslers samlede vægt må ikke overskride
Indtil 45 km/t	14	100 t
50-60 -	8	80 t
65-75 -	6	60 t
80-90 -	4	40 t
over 90 -	ingen	—

Er der passagerer i vogne efter slutbremser, skal der i den bageste vogn med passagerer være en betjent skruebremse.

2.2.1.2. Vogne efter slutbremser ikke tilsluttet den gennemgående bremseledning

Såfremt der opstår sådanne fejl, at vogne efter slutbremser ikke kan tilsluttes den gennemgående bremseledning, skal toget videreføres med forsigtighed til næste togfølgestation.

I bageste vogn med passagerer skal der være en betjent skruebremse, såfremt denne vogn ikke har virksom trykluftbremse.

Togføreren skal underrette lokomotivføreren om, at toget skal standse foran det første signal, hvor togføreren underretter ankomststationen om forholdet.

Inden tilbagemelding henholdsvis debløkering må gives, skal stationsbestyreren eventuelt gennem

Indhentet melding fra togføreren, sikre sig, at hele toget er ankommet.

2.2.1.3. Supplerende bestemmelser for Ma-lyntog

I instruksen »Lyntogskørsel« er der fastsat supplerende bestemmelser for så vidt angår største tilladte hastighed, når trykluftbremsen bliver delvis ubrugbar i et lyntog fremført af litra Ma.

2.2.2. Trykluftbremsen i hele toget ubrugbar

2.2.2.1. Togets videreførsel

Såfremt trykluftbremsen i hele toget bliver ubrugbar, må toget videreføres med forsigtighed til næste togfølgestation. Hvis det er mere hensigtsmæssigt, må toget dog føres tilbage til den bagved liggende togfølgestation, jf § 51.

Hastigheden må ikke overstige 25 km/t.

Afbremsningen sker ved hjælp af de i toget værende skruebremses. Bremseprocenten skal være som angivet i bremsetavle II.

Ved beregning af bremseprocenten regnes de betjente skruebremses at give 4 tons bremsevægt pr bremset aksel.

Motorlokomotivers skruebremse medregnes ikke ved opgørelse af bremsevægten.

For lyntog fremført af litra Ma gælder særlige bestemmelser, jf instruksen »Lyntogskørsel«.

Togføreren skal underrette lokomotivføreren om, at toget skal standse foran det første signal, hvor togføreren underretter ankomststationen om forholdet.

Inden tilbagemelding henholdsvis deblokering må gives, skal stationsbestyreren, eventuelt gennem indhentet melding fra togføreren, sikre sig, at hele toget er ankommet.

Kan de for videre- eller tilbagekørslen nødvendige skruebremses ikke betjenes, skal toget blive holdende, indtil hjælp er fremskaffet, eller føres til en af nabotogfølgestationerne ad flere gange.

Den efterladte togdel skal ved afbremsning eller på anden måde sikres mod at komme i bevægelse, jf § 53.

2.2.2.2. Bremseprøve

Inden et tog, hvis trykluftbremse er sat helt ud af funktion, påbegynder videre- eller tilbagekørslen, skal trykluftbremsen udlignes på de vogne, hvis skruebremses skal betjenes, og disse afprøves ved, at den, der får anvist en skruebremse, skruer denne fast til, hvorefter han sikrer sig, at alle bremseklodserne på vognen ligger fast an mod hjulene. Først derefter udlignes resten af toget. Toget må ikke afgå, før resultatet af bremseprøven er meddelt togføreren, der underretter lokomotivføreren herom. Bremsen skal efter prøven og under kørslen kun være løst så meget, at bremseklodserne netop er fri af hjulene således, at den fulde bremsevirkning opnås på kortest mulig tid, når bremset atter trækkes an.

2.2.2.3. Betjening af skruebremses

Skruebremses betjenes under kørslen efter signaler fra lokomotivet.

Til betjening af de nødvendige skruebremses kan foruden togpersonalet anvendes andet statsbanepersonale.

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

§ 18

Togenes sammensætning og sammenkobling

A. Trækkræftmateriel

Trækkræftens
art

1. I et tog må anvendes nedennævnte arter af trækkræft, men antallet af trækkræftenheder må ikke overstige det nedenfor anførte; ved anvendelse af mere end én trækkræftenhed (forspandskørsel) må kun benyttes enheder inden for samme gruppe:

- a) *Damplokomotiver*
Der må højst anvendes 2 trækkræftenheder.
- b) *Motorlokomotiver*
Der må højst anvendes 2 trækkræftenheder.
- c) *Motorvogne af litra MO*
Der må højst anvendes 3 trækkræftenheder.
Anvendes der 3 trækkræftenheder, skal det forreste køretøj i toget være en *motorvogn*, og 2 (men kun 2) af motorvognene skal være forbundet med styreledninger, således at de er elektrisk sammenkoblet.
- d) *Motorvogne af litra MA, MB og MS (lyntog)*
Der må højst anvendes 2 lyntog, og de skal normalt være forbundet med styreledninger.
- e) *Elektriske motorvogne (litra MM)*
Der må i elektriske tog højst anvendes 8 vogne, hvoraf mindst halvdelen skal være arbejdende motorvogne.

f) *Traktorer*

Der må højst anvendes 2 traktorer.

g) *Arbejds køretøjer*

Der må højst anvendes 1 arbejds køretøj.

Om anvendelse af skydelokomotiv, se § 23.

Enkeltkørende trækkræftenheder betragtes som tog, jf dog § 57 om arbejds køretøjer.

Tog, der fremføres af ét MH-lokomotiv eller én traktor, skal på strækninger med automatiske linieblokanlæg medgives mindst én vogn. Bestemmelsen gælder dog ikke arbejdstog og særlige arbejdstog.

2. I tog, hvis hastighed overskrider 25 km/t, skal der i spidsen af toget være en førerplads, hvorfra lokomotivføreren kan

- a) betjene alle virksomme trykluftbremser i toget,
- b) afbryde trækkræften i alle arbejdende trækkræftenheder enten direkte (herunder gennem styreledninger) eller indirekte ved bremsning med togets automatiske trykluftbremse,
- c) dirigere alle enhedernes trækkræft — så vidt muligt direkte (herunder gennem styreledninger) og ellers indirekte ved signaler gennem brummerledning. I tog med 2 trækkræftenheder, der løber op til hinanden forrest i toget, er det dog tilladt at dirigere bageste enhed ved fløjtesignaler fra forreste enhed. I tog med 3 motorvogne, jf punkt 1 c, må kun 2 af enhederne være forbundet med styreledninger.

Om arbejdstog og sneplovtog samt om tog, der på grund af uheld ikke kan trækkes videre og derfor skydes frem, se §§ 35, 37, henholdsvis 52.

3. Ikke-arbejdende motorlokomotiver og motorvogne må kun befordres i tog med den i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) angivne hastighed.

Manøvrering af
trækkræftBefordring af
ikke-arbejdende
lokomotiver og
motorvogne

Ikke-arbejdende motorlokomotiver skal, når anden ordre ikke foreligger, befordres op til et arbejdende lokomotiv.

Efter visse ikke-arbejdende motorvogne må der på grund af materiellets konstruktion kun medgives en begrænset vægt, jf tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB).

4. a. *Traktorerne nr 101—146 og 251—290* skal normalt befordres bag på tog. Såfremt de undtagelsesvis indrangeres andetsteds i toget, må der kun medgives en begrænset vægt efter dem, jf tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB).

Nævnte traktorer må kun befordres i tog med den i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) angivne hastighed.

Om befordring af traktorerne nr 251—290 gælder i øvrigt følgende:

Kæderne til drift af traktorens hjulsæt skal være aftaget og rangerkoblingen fastspændt i lodret stilling.

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

Traktoren skal kobles stramt til forangående og eventuelt efterfølgende vogne.

Der må ikke tages ophold i traktorens førerhus.

b. *Traktorerne nr 33—52* må ikke befordres på egne hjul i tog.

c. *Øvrige traktorer* 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 skruerkobling. Er traktoren forsynet med speciel rangerkobling, skal denne fastholdes i den dertil bestemte holder på traktoren.

Rangering med traktoren skal foregå med forsigtighed. Rangering med stød med eller imod traktoren er forbudt.

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

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

B. Vogne mv

1. a. I elektriske tog må kun anvendes det til brug i sådanne tog konstruerede materiel. Togens sammensætning

b. Fremmede baners person-, post- og rejsegodsvogne, der ikke er forsynet med RIV -mærke eller X -mærke, må kun indlemmes i tog efter særlig tilladelse.

c. Vogne af litra Fdk må kun befordres i ikke-personførende tog, hvis hastighed ikke overskrider 60 km/t.

d. Visse ikke RIV-mærkede godsvogne samt tjenestevogne (kraner, hjælpevogne, skinnetransportvogne m fl) er påmalet angivelse af den største tilladte hastighed, hvormed vognene må befordres.

Om befordring af vogne gælder i øvrigt følgende:

I person- førende tog, hvis hastighed er	må kun befordres nedennævnte såvel som de under en højere hastighedsgruppe anførte			åbne godsvogne
	personvogne	post- og rejsegodsvogne	lukkede godsvogne	
indtil 60 km/t	bogievogne	alle	vogne med mindst 3 m akselafstand	
65–70 km/t	bogievogne	alle	vogne med mindst 3,5 m akselafstand	vogne med mindst 4,5 m akselafstand
75–80 km/t	bogievogne	2-akslede vogne med mindst 5 m akselafstand	vogne, der er forsynet med RIV-mærke eller påskriften „80“ i venstre side af lastgrænsesignaturen. Ikke [S]-mærkede vogne med akselafstand under 6 m skal løbe efter person-, post- og rejsegodsvogne	vogne, der er forsynet med RIV-mærke eller påskriften „80“ i venstre side af lastgrænsesignaturen.
85–100 km/t	bogievogne	bogievogne	[S]-mærkede vogne	Ingen
105–120 km/t	bogievogne af stål, jf TIB, dog ikke Bh og Cl (med eller uden underlitra)	bogievogne af stål, jf TIB	[SS]-mærkede vogne	Ingen

I ikke-person- førende tog, hvis hastighed er	må kun befordres nedennævnte såvel som de under en højere hastighedsgruppe anførte		
	person-, post- og rejsegodsvogne	lukkede godsvogne	åbne godsvogne
	alle	vogne med mindst 3 m akselafstand	
	alle	vogne med mindst 3,5 m akselafstand	
	alle	vogne, der er forsynet med RIV-mærke eller påskriften „80“ i venstre side af lastgrænsesignaturen	
85–100 km/t	bogievogne samt 2-akslede vogne med mindst 6 m akselafstand ¹⁾	[S]-mærkede vogne	
105–120 km/t	bogievogne af stål, jf TIB, dog ikke Bh og Cl (med eller uden underlitra)	[SS]-mærkede vogne	Ingen

¹⁾ I P-bremsede tog med et akseltal over 80 må kun befordres bogievogne af stål, jf TIB.

2. Beholdervogne og beholderbærervogne med lukkede beholdere samt godsvogne med skydetag i lukket stilling befordres efter samme regler som angivet foran for lukkede vogne.

3. Den på **[SS]**- og **[S]**-mærkede godsvogne ud for det pågældende mærke anførte særlige lastgrænse må ikke overskrides ved befordring i tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 100 km/t, henholdsvis 80 km/t.

4. Efter visse vogne må der på grund af materiellets særlige konstruktion kun medgives en begrænset vægt, jf tjene-størekøplanens indledende bemærkninger (TIB).

5. Vogne, der er sammenkoblet med koblingsstang eller ved selve læsset, må kun indlemmes i tog efter særlig tilladelse.

Sammenlæssede vogne, der er sammenkoblede med skruekobling, skal fortrinsvis befordres i ikke-personførende tog og må ikke medføres i tog, hvis hastighed overskrider 70 km/t. Vognene må ikke løbe umiddelbart op til personvogne med passagerer. Er vognene læsset med skinner eller betonrundjern eller andre lignende genstande af over 60 m længde, skal de løbe efter andre vogne i toget.

6. Inden en sneplov skal befordres i tog, skal den underkastes et grundigt eftersyn, og der skal foretages opsmøring af akselkasserne.

Befordring af snepløve skal normalt ske i særlige i den anledning tillyste særtog, jf togplanerne.

Befordring i andre tog kan undtagelsesvis finde sted, når følgende betingelser opfyldes:

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

Læsning af
godsvogne ved
befordring i
hurtigkørende
tog

Særlige regler
om vægt efter
visse vogne

Befordring af
særligt koblede
vogne og
sammenlæssede
vogne

Befordring af
snepløve

Togføreren og lokomotivføreren skal underrettes skriftligt om, at der bag på toget befordres en sneplov, samt om den hastighed, hvormed sneploven må befordres. På sneploven skal være angivet, med hvilken største tilladte hastighed den må befordres.

I øvrigt skal stationerne forud hos togkontoret indhente oplysninger om, med hvilke tog sneploven må befordres.

C. Sammenkobling af tog

For anvendelse af skruekoblinger i tog gælder følgende:

Sammenkobling

1 alle tog skal lokomotiv og vogne samt vognene indbyrdes sammenkobles ved hjælp af de på lokomotiverne, henholdsvis vognene, anbragte koblinger, jf dog afsnit B, punkt 5, 1. stykke, om særligt koblede vogne. Koblingssvingelen på benyttede koblinger skal være anbragt på koblingsbøjlen, eventuelt på den dertil beregnede krog.

Ikke benyttede koblinger og sikkerhedskæder skal være anbragt på plads.

Sammenkoblingen skal foretages således:

Rene persontog

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

Rene godstog

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

Tog med blandet oprangering

Personvognsdelen kobles som angivet for rene persontog og godsvognsdelen som angivet for rene godstog.

Om sammenkobling af vogne læsset med eksplosive stoffer m v, se § 19.

Om sammenkobling af elektriske tog, se „S-bancinstruks“.

§ 19

**Befordring af vogne med eksplosive stoffer
og genstande samt af beholdervogne
til brandfarlige væsker****1. Eksplosive stoffer og genstande****1.1. Almindelige bestemmelser**

Ved eksplosive stoffer og genstande forstås samtlige de i RID (RID A), klasse Ia, angivne stoffer og genstande samt de i klasse Ib angivne genstande, ladet med eksplosive stoffer. Vogne med disse stoffer og genstande skal være forsynet med fareseddel 1 («eksploderende bombe»).

Ved forsendelser af ovennævnte arter skal følgende iagttages:

- befordring må kun finde sted i ikke-personførende tog, der da ikke må medføre passagerer
- togfører og lokomotivfører for det befordrende tog skal underrettes om vognene, og det skal særligt bemærkes, såfremt bestemmelserne i efterfølgende punkt 1.3. skal iagttages
- vognene skal angives særskilt i vognmeldinger
- mellem vogne med fareseddel 1 og vogne med fareseddel 2 («flamme») eller fareseddel 3 («flamme over cirkel») skal der være mindst 2 beskyttelsesvogne, d v s vogne der ikke er forsynet med en af faresedlerne 1-6 D eller vogne, som ikke er læsset med letantændeligt gods (hertil henregnes ikke kul, koks og træ)
- vognene skal kobles stramt såvel indbyrdes som til den forangående og til den efterfølgende vogn, og koblingerne skal nøje efterses undervejs, hvor tiden tillader det
- bageste togdel i det befordrende tog skal bestå af mindst to vogne, som ikke er forsynet med en af faresedlerne 1-6 D, og som ikke er læsset med letantændeligt gods

- skydelokomotiv må ikke anvendes i det befordrende tog
- tobaksrygning og brug af åben ild må ikke foregå i nærheden af vognene.

1.2. Betjening af bremses

Om betjening af vognenes trykluftbremser, se § 17, punkt 1.5.

1.3. Særlige bestemmelser for vognladningsvise forsendelser

Ved vognladningsvise forsendelser af de i RID (RID A), klasse Ia og klasse Ib, omhandlede stoffer og genstande skal ud over bestemmelserne i punkterne 1.1. og 1.2. følgende iagttages:

- afsendelsesstationen skal underrette togkontoret, som foranlediger, at modtagelsesstationen og mellemliggende stationer, hvor det befordrende tog er planmæssigt standsende, bliver underrettet om befordringen med angivelse af det befordrende togs nummer
- rangering skal ske med særlig forsigtighed. Der må ikke rangeres med stød med eller imod vognene, som heller ikke må udsættes for tørning
- under længere ophold på mellemliggende stationer skal vognene anbringes på et afsides liggende sidespor
- vognene skal indrangeres i grupper på højst 10 vogne, og vogngrupperne skal være adskilt af mindst 4 beskyttelsesvogne (vogne der ikke er forsynet med en af faresedlerne 1-6 D eller vogne, som ikke er læsset med letantændeligt gods).

2. Beholdervogne til befordring af brandfarlige væsker

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

§ 20 Beskyttelsesrum

Omfanget af beskyttelsesrum

1. Bortset fra elektriske tog og tog, hvor forreste vogn er en stålvogn, jf. tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), skal i de til personbefordring bestemte tog, hvortil i denne forbindelse også henregnes ikke-personførende tog, der medfører passagerer, forenden af forreste vogn holdes ubesat af passagerer som beskyttelsesrum i følgende omfang:

Når togets største tilladte hastighed er	og belastningen udgør	
over 80 km/t	151-400 t	over 400 t
80 km/t	201-500 t	over 500 t
65-75 km/t	251-600 t	over 600 t
	skal beskyttelsesrummet udgøre	
	2 vognafdelinger	3 vognafdelinger

Forperron, midterperron, toiletrum, førerrum eller lignende regnes for én vognafdeling.

Afspærringens udførelse

2. Afspærringen af beskyttelsesrummet foretages ved aflåsning af et af de i vognene anbragte afspærringstove eller for nogle vognes vedkommende ved aflåsning af sidegangens endedør.

I loftet over afspærringstovet, henholdsvis på den i sidegangen aflåsede dør, anbringes et skilt med påskrift: „Adgang forbudt“.

Et lignende skilt anbringes på de udvendige døre til forreste endeperron, og disse døre aflåses.

§ 21 Eftersyn af toget

Eftersyn af toget

Inden et tog forlader udgangsstationen, skal det nøje efterses, at lokomotiver og vogne er forskriftsmæssigt sammenkoblet, at vognene er forsvarligt læsset, at den foreskrevne bremsevægt forefindes og er rigtigt fordelt, og at varme-, belysnings- og signalindretninger er i orden.

Det påhviler almindeligvis togføreren at foretage dette eftersyn. Driftstjenesten 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 (bortfaldet)

§ 23

Skydelokomotiv

Anvendelse af skydelokomotiv

1. For at hjælpe et afgående tog ved igangsætningen er det tilladt at lade et ikke-tilkoblet damp- eller motorlokomotiv — i det følgende benævnt *skydelokomotiv* — skyde bag på toget.

Skydelokomotivet må ikke medfølge ud over rangergrænsemærket, og må i øvrigt ikke anvendes, hvis toget skal rangeres ud.

Skydelokomotiv må ikke medgives tog, i hvilke der findes vogne læsset med de i § 19 omhandlede eksplosive stoffer og genstande eller vogne, der er sammenkoblet med koblingsstang eller ved selve læsset. Skydelokomotiv må heller ikke anvendes, såfremt togets bageste køretøj er en traktor.

Lokomotivføreren og togføreren for et tog, der skal medgives skydelokomotiv, skal underrettes herom.

Skydelokomotivets virken på toget

2. Skydelokomotivet skal i almindelighed virke direkte på togets bageste vogn, hvorfor signalplanke ikke må anvendes på denne. Det kan dog tillades at have indtil 4 aksler mellem togets bageste vogn og skydelokomotivet, når de pågældende vogne er tilkoblet skydelokomotivet.

Bag på skydelokomotivet må højst medføres 12 aksler.

§ 24

Togenes hastighed

Største tilladte hastighed

1. I tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) er for hver bane angivet den største hastighed, hvormed den pågældende bane må befares, samt alle forekommende faste hastighedsnedsættelser.

Denne hastighed må kun overskrides, hvis kørslen med generaldirektoratets tilladelse foretages for at prøve visse dele af banen eller materiellet, og der må da ikke medtages passagerer.

Togenes hastighed

2. For hver enkelt *plan- eller særtog* skal i tjenestekøreplanen henholdsvis særtogsanmeldelsen fastsættes den største hastighed, hvormed det sædvanligt er tilladt at fremføre toget, når de for den pågældende hastighed i øvrigt gældende betingelser er opfyldt, såsom beskyttelsesrum, vognenes akselafstand, bremsernes art, bremsevægt, 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 formular 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. —

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

Arbejdstog

Det er dog tilladt, at hastigheden for arbejdstog, som kører med trækraften forrest, forøges til 45 km/t, når bane-tjenestens og elektrotjenestens personale på den pågældende strækning er underrettet om togets løb.

5. For *snepløvtog* er den største tilladte hastighed 50 km/t.

Snepløvtog

6. For alle tog skal største tilladte hastighed nedsættes til højst:

- a) 90 km/t, når togets forreste køretøj er uden virksom trykluftbremse.
- b) 80 km/t, når toget på dobbeltsporet bane befarer venstre spor.
- c) 40 km/t ved indkørsel fra henholdsvis udkørsel til venstre spor, når sådan kørsel foregår for signal.
- d) 25 km/t, når trykluftbremsen i et tog bliver ubrugbar, jf § 17, punkt 2.2.2.1.
- e) 25 km/t, når betjening af luftbremsen og/eller manøvrering af trækraften ikke kan ske fra en førerplads i spidsen af toget som foreskrevet i § 18, afsnit A, punkt 2.
- f) 25 km/t, når fløjten ikke kan betjenes fra den førerplads, der er i spidsen af toget.

Hastigheden skal nedsættes, eller togene helt standses, når signalerne på grund af usigtbart vejr eller af andre årsager ikke tydeligt kan ses, samt når der viser sig hindringer på banen.

Nedsættelse af kørehastigheden på togfølgestationer, på 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 således, at gennemkørende tog ikke passerer en station m v, og standsende tog ikke ankommer tidligere end 3 minutter før den i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen angivne tid.

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.

På elektrificerede strækninger skal ved afpasning af togets fart de anførte tider søges overholdt.

Afpasning af
togets fart

§ 25

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

Driftstjenesten udsender hver uge oversigter — én for Sjælland/Lolland-Falster og én for Jylland-Fyn — over efternævnte fra arbejder på banen eller fra anlæggenes tilstand hidrørende forhold:

- a) Alle midlertidige hastighedsnedsættelser.*)
- b) Ændret sporbenyttelse på stationerne (jf § 31).
- c) Sporspærringer ud over normalt togfrie intervaller (jf § 46).
- d) Kørsel ad venstre spor på dobbeltsporet bane (jf § 47)
- e) Alle øvrige forhold vedrørende togenes fremførelse, for så vidt de medfører afvigelser fra den normale drift.

Underretning om
midlertidige
hastigheds-
nedsættelser og
andre særlige
forhold vedrøren-
de kørslen (La)

*) Alle faste hastighedsnedsættelser findes optaget i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), og optages derfor ikke i oversigten.

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

La fordeles hver uge til samtlige togfølgestationer, alt kørende lokomotivpersonale, ledere af driftsdepotområder, driftsdepoter, togførere, baneingeniører, banemestere, sikringsingeniører, sikringsmestre, funktionsledere T og sektionsingeniører inden for pågældende gyldighedsområde samt til personale m v inden for det andet gyldighedsområde, for hvilket *La* har betydning.

La udsendes således, at fordelingen gennem driftsdepoter og stationer kan påbegyndes kl 8⁰⁰ lørdagen før dens ikrafttræden. Togfølgestationerne skal sikre sig, at *La* modtages.

Enhver, der skal forrette tjeneste som lokomotivfører eller togfører, har *ubetinget* pligt til selv at sørge for at være i besiddelse af gældende *La*.

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

Om forhold af de i foranstående punkter a—e nævnte arter, 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, jf nedenfor og §§ 31, 46 og 47.

Må en hastighedsnedsættelse foretages uden varsel, påhviler det stationsbestyreren — eventuelt efter melding fra banetjenestens eller sikringstjenestens personale — at underrette togkontoret. Om melding om uregelmæssigheder på stationer, der betjenes af stationspasser, se § 58, og på sidespor, se § 59. Stationsbestyreren foranlediger endvidere — indtil nærmere ordning træffes af togkontoret — hver 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 af hastighedsvisere og signaler, der har betydning for en forsigtigstrækning, skal foretages efter forskrifterne i SIR.

Arbejder, som kræver hastighedsnedsættelser eller lignende, der skal optages i *La*, må først påbegyndes, efter at den pågældende arbejdsleder 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.

IV. TOGENES FREMFØRELSE

§ 26

Af- og tilbagemelding af tog

Regler for
afmeldingens
afgivelse

1. 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 punkt b), og på baner, hvor linieringning er foreskrevet, skal klokkesignalerne være givet i den udstrækning, der påhviler stationen at drage omsorg for linieringning. Afmelding sker, før ringning foretages.

Afmelding må tidligst foretages 10 minutter før togets afgangstid.

Om afvikling af toggang på baner *uden* linieblokanlæg med særlig enkle trafikforhold, se endvidere § 5, punkt 3.

b. På baner med linieblokanlæg eller andre stræknings-sikringsanlæg finder afmelding kun sted, når der er indført kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand, samt — på dobbeltsporet bane — når det ene spor er spærret, og kørslen ad venstre spor *ikke* foregår for signal (jf § 47).

c. Kan den togfølgestation, hvortil afmeldingen skal gives, ikke vækkes, afmeldes toget til den nærmest følgende togfølgestation. Skal toget krydse, overhale, overhales af eller passere et tog på den togfølgestation, der ikke kan vækkes, forlægges krydsningen, overhalingen henholdsvis togpasseringen til en af de to nabotogfølgestationer efter reglerne i §§ 41, 42 henholdsvis 43, idet den anden nabotogfølgestation da betragtes som oprindelig krydsnings-, overhalings-, henholdsvis togpasseringsstation.

Kan et tog ikke afmeldes til nogen togfølgestation, eller kan en krydsning, overhaling eller togpassering ikke forlægges som anført, træder bestemmelserne i § 49 „Teleforbindelserne i uorden“ i kraft.

Afmeldingens
form

2. Afmeldingen sker ved følgende telegram:

„Tog afsendes“
(nummer)

For dette telegram kvitteres ved at svare med telegrammet:

„Tog modtages“
(nummer)

.....“
(stationens og ekspedientens navn)

Om afmeldingens form i visse tilfælde ved krydsning, se punkt 3 a.

Om afmelding af arbejdskøretøjer, se § 57.

Hvis den station, til hvilken afmeldingen sker, er vidende om, at betingelserne for afsendelse af tog ikke er til stede, kvitteres der ikke for afmeldingen, men svares med telegrammet:

„Nej, tog må ikke afsendes“
(nummer)

med angivelse af grunden dertil.

3. a. En togfølgestation (se dog undtagelsen i punkt b) skal straks efter et togs ankomst tilbagemelde toget til den bagvedliggende togfølgestation, når den har sikret sig,

Regler for
tilbagemeldingens
afgivelse

at indkørselssignalet er sat tilbage i normalstillingen under iagttagelse af de herfor givne regler, og

at der, hvis det drejer sig om et arbejdstog eller sneplovtog, foreligger melding fra togføreren om, at bane-stykket er frit (§ 35, punkt 11 c).

Om afvikling af toggang på baner *uden* linieblokanlæg med særlig enkle trafikforhold, se endvidere § 5, punkt 3.

Ved krydsning, hvor det først ankommende tog skal afgå straks efter det sidste togs ankomst (skarp krydsning), kan

Tilbage melding bortfalde, men afmeldingen for førstnævnte tog skal da have formen:

„Når tog er her, afsendes tog“
(nummer) (nummer)

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

b. På baner med linieblokanlæg eller andre strækningssikringsanlæg finder tilbage melding kun sted for:

dagens sidste tog,
 arbejdstog og sneplovtog samt

alle tog, når kørsel på af- og tilbage melding med stationsafstand er indført, eller — på dobbeltsporet bane — når det ene spor er spærret, og kørslen ad venstre spor *ikke* foregår for signal (jf § 47).

c. Undlader en togfølgestation at tilbage melde et tog, når sådant er foreskrevet, skal den bagvedliggende togfølgestation affordre den tilbage meldingen.

Før tilbage melding er modtaget, må et efterfølgende tog ikke indlades på det pågældende banestykke (jf dog § 5, punkt 3, om arbejdstog og hjælpetog efter plan- og særtog på baner uden linieblokanlæg og § 5, punkt 4, om kørsel med blokafstand på baner med linieblokanlæg samt § 49 om forholdsregler, når teleforbindelserne er i uorden).

4. Tilbage meldingen sker med følgende telegram:

„Tog ankommet til“
(nummer) (stationsnavn)

.....“
(den tilbage meldende stations og ekspedients navn)

For dette telegram kvitteres ved at svare med telegrammet:

„Tilbage melding fra for tog
 modtaget. (stationsnavn) (nummer)“

.....“
(den modtagende stations og ekspedients navn)

Om tilbage melding af arbejdskøretøjer, 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 tilbage meldinger.

Benyttelse
af telefon

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

Passage-
melding

7. Samtlige afmeldinger, tilbage meldinger og passagemeldinger såvel som ankomst- og afgangstiderne for standsende og passagetiden for gennemkørende tog samt tidspunktet for afgivelse af linieringning skal indføres i togjournalen.

Førelse af
togjournal

Efter trafikkontorets 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 telegram fra en foranliggende togfølgestation om, at banen er fri til denne station.

b. Når der er givet et tog fri bane på et banestykke, skal det pågældende spor holdes spærret for al anden toggang, indtil nævnte tog har passeret banestykket, medmindre den udstedte fribaneordre er blevet ugyldig som følge af forlægning af krydsning, overhaling eller togpassering eller fastsættelse af ny overhaling, togaflysning eller tognedbrud, jf dog § 5, punkt 3, om arbejdstog og hjælpetog efter plan- og særtog på baner uden linieblokanlæg og § 5, punkt 4, om kørsel med blokafstand på baner med linieblokanlæg.

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; fribaneordre anvendes dog ikke, såfremt kørslen ad venstre spor foregår for signal.

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, medmindre kørslen foregår for signal.

c. Arbejdstog føres i alle tilfælde på fribaneordre.

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 nærmeste 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 (for tog ad venstre spor, se endvidere § 8, punkt 4, sidste stk):

1. Fri bane søges for tog 1 fra station A til den nærmeste 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, osv 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“,

hvorpå 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 station G, hvor toget skal krydse tog 2, som endnu ikke er ankommet, affattes forespørgslen således:

„Har tog 1 fri bane til H, når tog 2 er her?“

Der svares:

„Når tog 2 er i G, har tog 1 fri bane til H“.

Denne fremgangsmåde må ikke anvendes ved erhvervelse af fri bane for tog, der på grund af spærring af det ene spor på dobbeltsporet bane befarer venstre spor.

Fribaneordren må ikke afleveres, før tog 2 er ankommet.

5. Søges fri bane for et tog på et banestykke, hvor der findes ét eller flere *mellembloksignaler*, og toget ønskes fremført i blokafstand efter et forudgående tog 2, affattes forespørgslen således:

„Har tog 4 fri bane til B, når det følger i blokafstand efter tog 2?“

Der svares:

„Når tog 4 følger i blokafstand efter tog 2, har det fri bane til B“.

6. I det i § 5, punkt 3, omhandlede tilfælde affattes forespørgslen om fri bane for det efterfølgende arbejds- eller hjælpetog således:

„Har tog 4 fri bane til B efter tog 2, når betingelserne i § 5, punkt 3, opfyldes?“

Der svares:

„Når betingelserne i § 5, punkt 3, opfyldes, har tog 4 fri bane til B efter tog 2.“

4. Fribaneordren skal udfærdiges med blæk, blækstift eller kuglepen på formular S 1, der udfyldes nøjagtig efter dens udvisende. Er fri bane givet efter reglerne i punkt 3 d. 5 og 6, skal de deri stillede betingelser anføres i formularen.

Når en dobbeltsporet linieblokstrækning befares som enkeltsporet, og kørslen ad venstre spor *ikke* foregår for signal, skal der på fribaneordren for de på venstre spor kørende tog endvidere gives meddelelse om

– at mellembloksignalerne ingen betydning har for toget, og
– at toget – såfremt den efterfølgende station ikke er udstyret med venstrespor-indkørselssignal (VI) – skal standse foran indkørselssignalet (I), henholdsvis rangergrænsmærket for tog ad venstre spor.

Om meddelelse på fribaneordren for første tog, der på dobbeltsporet bane afsendes ad venstre spor, se § 47, punkt 2.

Fribaneordren må ikke udfærdiges, før telegrammet om, at banen er fri, er modtaget og indført i telegramjournalen.

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 på stationen, skrives afleveringen direkte til lokomotivføreren under anvendelse af „lille signalgivning“. Har toget 2 lokomotiver, sker afleveringen af fribaneordren til lokomotivføreren på forreste lokomotiv uden særlig meddelelse til føreren af bageste lokomotiv.

Overrækkelse af fribaneordre til arbejdstog under forbi-kørsel er ikke tilladt.

5. Når krydsning, overhaling eller togpassering er forlagt eller ny overhaling fastslået, og det forsinkede tog har fribaneordre ud over den nye kryds-

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

Skal toget føres 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. Det kan dog på „rød plakat“ for stationens sikringsanlæg fastsættes, at stationsbestyrerens myndighed og ansvar med hensyn til signalgivning helt eller delvis overdrages til lederen af kommandoposten.

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, er det tilladt ved togekrydsning at lade sporskifterne stå til hver sit spor under *det først ankomende* togs indkørsel, såfremt forholdene og navnlig hensynet til togenes rettidige ekspedition gør det ønskeligt. Modgående sporskifter i togvejen samt dæknings-sporskifter og sporspærrer skal være aflåset efter de i „Sikringsanlæggene og deres betjening“ givne regler.

Sporskifternes stilling og aflåsning

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

Togvejseftersyn

Ved togvjeftersynet skal der skaffes sikkerhed for, at den for toget bestemte togvej er fri. Såfremt sporskifternes aflåsning i rette stilling ikke fremtvinges ved signalgivningen, skal der endvidere skaffes sikkerhed for, at sporskifterne i

togvejen samt dækningssporskifter og sporspærrer er rigtigt stillet og aflåset.

b. Stationsbestyreren foretager togvejseftersyn personligt for 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. Det kan ved „rød plakat“ være foreskrevet, at melding om togvejseftersyn afgives gennem spor aflåsningen, således at denne er garanti for, at togvejseftersyn er foretaget.

På stationer, hvor ansvaret for signalgivningen er overdraget til lederen af kommandoposten, jf punkt 1, er denne også ansvarlig for togvejseftersynet.

Er stationens togveje inddelt i flere eftersynsområder, skal inddelingen være angivet på „rød plakat“.

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.

c. På stationer med fuldstændig eller delvis sporisolation kan eftersynet af, om togvejen er fri, ske ved iagttagelse af sporisolationernes lampetableauer i det omfang, dette er tilladt i henhold til „rød plakat“. På de stationer, hvor togvejseftersynet kun *delvis* kan foretages på denne måde, skal det på „rød plakat“ være angivet, i hvilket omfang *direkte* togvejseftersyn skal foretages. Efter kørsel med et arbejds køretøj må sporisolationernes lampetableauer kun anvendes til bedømmelse af, om togvejen er fri, såfremt arbejds køretøjet har „attest“, jf § 57, punkt 1.1. Under sneforhold, hvor der må påregnes at ligge sne i større højde end skinneoverkant eller isbelægning på skinnerne, samt under stærk snefygning skal der dog i alle tilfælde foretages direkte togvejs- eftersyn efter kørsel med et arbejds køretøj.

d. På stationer med centralsikring bortfalder eftersynet af sporskifternes aflåsning, og eftersynet af sporskifternes rigtige stilling kan ske gennem iagttagelse af centralapparatet. Såfremt centralsikringen for et sporskifte ikke er i orden (f eks efter opskæring), skal dette sporskiftes rigtige stilling og aflåsning konstateres ved eftersyn af selve sporskiftet. Når sporskifter er udstyret med nøgletåse, kan stationsbestyreren, uanset om sporskifterne indgår i centralsikring eller ej, konstatere deres aflåsning i rigtig stilling ved at sikre sig, at de pågældende nøgler er på plads.

e. Såfremt der haves vished for,

at der ikke af et tidligere tog er afkoblet vogne i togvejen,
at der siden den foregående benyttelse af togvejen ikke har været foretaget rangering eller omstilling af sporskifter inden for den pågældende del af stationens område, og
at der ikke henstår andre vogne end sådanne, som gennem aflåsedede sporskifter eller sporspærrer er sikret mod at komme i bevægelse ind i togvejen,

kan togvejseftersyn undlades i det omfang, direkte iagttagelse ikke er mulig fra perron, henholdsvis fra signalpost. Ved krydsning, overhaling eller togpassering må bestemmelsen kun anvendes for det først ankomende tog.

4. Gennemkørende tog, der skal afvente et krydsende togs ankomst, bør i almindelighed standses for „stop“ foran stationen, indtil forudsætningen for gennemkørsel er til stede.

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.

5. Et tog, der er standset på en togfølgestation, må ikke rykke tilbage uden særlig tilladelse fra stationsbestyreren. Dette gælder også, såfremt tilbagerykning kun ønskes, fordi toget er kørt for langt frem.

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

Forbud mod tilbagerykning

§ 29

(bortfaldet)

§ 30

**Togenes ind- og udrangering til og fra
togfølgestationer.
Telefonisk ind- og udkørselstilladelse**

Togvejseftersyn 1. Forinden stationsbestyreren, henholdsvis lederen af kommandoposten, jf § 28, punkt 1, 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.

Under ind- og udrangering kræves dog kun aflåsning af sporskifter, der skal befares, jf „Sikringsanlæggene og deres betjening“, men stationsbestyreren skal træffe foranstaltninger til sikring af, at der ikke foretages rangering ind i togvejen.

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

Udrangering 3. Skal et tog udrangeres, underrettes togføreren og lokomotivføreren herom*). Efter at stationsbestyreren har givet afgangssignal til togføreren, giver denne mundtlig underretning til rangerlederen, som derpå giver det nødvendige signal til lokomotivføreren.

4. Rangerlederen skal under ind- og udrangering tage plads på lokomotivet eller, når toget skydes af lokomotivet, på forreste køretøj og blive 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.

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 foretage opkald og afgive 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 (hvis 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 henholdsvis signalernes betegnelse) i stopstilling“.

Skal indkørsel foregå til en afkortet togvej, tilføjes: „Togvejen er afkortet“.

Lokomotivføreren skal gentage meldingens ordlyd og sikre sig navn og stilling på den, der har afgivet meldingen.

Under togets kørsel ind på henholdsvis ud af stationen må hastigheden ikke overstige 30 km/t.

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. Normal sporbenyttelse****1.1. Almindelige bestemmelser**

På stationer med mere end ét togvejsspor for en bestemt køreretning er den normale sporbenyttelse for ankomende tog – herunder gennemkørende tog – fastsat i togplanerne.

For visse stationer kan der i togplanerne være fastsat valgfri sporbenyttelse.

Ved fastsættelse af den normale sporbenyttelse i togplanerne gælder følgende:

På en station på en dobbeltsporet strækning skal togvejssporene normalt benyttes således, at tog i modsat køreretning kører til højre for hinanden.

Gennemkørende tog skal normalt benytte gennemkørselssporet. Hvor det i henhold til »rød plakat« er tilladt at anvende »gradvis gennemkørsel« ad vigespor, kan der dog for gennemkørende tog fastsættes normal benyttelse af vigespor.

1.2. Særlige bestemmelser for tog, der kun standser af hensyn til krydsning eller overhaling, og for ikke-personførende tog

Når der er fastsat benyttelse af vigespor for

- tog, der kun standser af hensyn til krydsning eller overhaling,
- ikke-personførende tog,

og nævnte tog i henhold til bestemmelserne i § 33, punkt 3.2 og 3.3 betragtes som gennemkørende, er den normale sporbenyttelse i stedet gennemkørselssporet. Skal toget benytte vigespor, forholdes som anført i punkt 4.

2. Sporbenyttelse ved bortfald af overhaling eller krydsning

Ved bortfald af en overhaling eller krydsning – bortset fra de i § 33, punkt 3.2 nævnte tilfælde – bibeholdes som regel den for pågældende tog fastsatte sporbenyttelse.

3. Benyttelse af ikke-sikrede spor

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 sporskifter i dette enten er centralsikret eller forsynet med sporskiftesignal.

4. Ændret sporbenyttelse

4.1. På stationer med indkørselssignal, der kan vise »kør« med brandgult lys over grønt lys

Den normale sporbenyttelse kan uden videre ændres.

Er hastighedsviseren i uorden eller ugyldiggjort, forholdes som anført i punkt 4.2.

4.2. På øvrige stationer

Stationen foranlediger, at det pågældende tog gennem en tidligere togfølgestation, så vidt muligt en holdestation, underrettes om den ændrede sporbenyttelse og om den herefter tilladelige indkørselshastighed. Underretning til toget skal ske skriftligt på formular S 6 og gives til såvel lokomotivføreren som togføreren. Hvis toget er gennemkørende på underretningsstationen, tages det ind her for »lille signalgivning«, og underretningen til togføreren bortfalder da.

Når toget er underrettet, skal underretningsstationen ved telegram meddele det til den station, på hvilken sporbenyttelsen ændres.

Såfremt sporbenyttelsen for et planmæssigt gennemkørende tog ændres til et vigespor, skal toget – bortset fra de i § 42, punkt 3 og 4, nævnte tilfælde – tages ind for »stor signalgivning«, medmindre der anvendes »gradvis gennemkørsel«.

Er toget ikke underrettet på en tidligere station, gælder følgende:

Stationer uden hastighedsviser:

Toget standses foran stationen, hvorefter lokomotivføreren underrettes. Afgives underretningen til lokomotivføreren gennem telefonen ved indkørselssignalet, tages toget ind for signal eller gives telefonisk indkørselstilladelse.

Kan disse fremgangsmåder ikke anvendes, rangeres toget ind.

Stationer med hastighedsviser:

Indkørselssignalet holdes på »stop«, indtil det kan påregnes, eventuelt gennem modtagelsen af fløjtesignal »færdig til indkørsel«, at lokomotivføreren har iagttaget stopsignalet.

Er hastighedsviseren i uorden eller ugyldiggjort, forholdes som anført for stationer uden hastighedsviser.

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 toget underrettes i overensstemmelse med foranstående regler. Arbejderne må først påbegyndes, efter at den pågældende arbejdsleder har underrettet stationen samt sikret sig, at den pågældende ændring i sporbenyttelsen er optaget i La eller, hvis ændringen undtagelsesvis ikke kan optages i La, at toget underrettes i overensstemmelse med foranstående regler.

§ 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.

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.

§ 33

Togenes standsning på stationer m v**1. Standsningssted**

Det påhviler lokomotivføreren at bringe toget til standsning på rette sted, eventuelt efter signal fra togføreren eller stationen. I togplanerne kan der for stationer og holdsteder fastsættes nærmere bestemmelser om, hvor tog skal standse, herunder i hvilket omfang der er opstillet standsningsmærker.

2. Planmæssigt gennemkørende og planmæssigt standsende tog

For elektriske tog er der i tjenestekøreplanerne givet særlige bestemmelser om angivelse af tider for planmæssigt gennemkørende og planmæssigt standsende tog.

For øvrige tog gælder følgende:

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, er toget planmæssigt standsende. Er ankomsttiden angivet i parentes, standser toget dog kun af hensyn til krydsning eller overhaling på pågældende station.

3. Togenes standsning ved stationer m v**3.1. Almindelige bestemmelser**

Et tog skal standse ved de stationer m v, ved hvilke det er planmæssigt standsende.

3.2. Særlige bestemmelser for tog, der kun standser af hensyn til krydsning eller overhaling

Hvor et tog kun standser af hensyn til krydsning/overhaling, betragtes det som gennemkørende

- når det får signal, efter at det krydsende tog er ankommet

- når det krydsende/overhalende tog i henhold til tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen ikke kører
- når det forud er underrettet om, at det krydsende/overhalende tog er aflyst
- når det forud er underrettet om, at krydsningen/overhalingen er forlagt.

Standningen kan da bortfalde, såfremt signalgivningen tillader togets passage.

3.3. Særlige bestemmelser for ikke-personførende tog

Hvor der for et ikke-personførende tog er anført både ankomst- og afgangstid, betragtes toget som planmæssigt gennemkørende, når det intet har at afsætte og optage, og toget forud er underrettet herom.

Standningen kan da bortfalde, såfremt signalgivningen tillader togets passage.

4. Togenes afgangstider m v

4.1. Elektrificerede strækninger

Tog må ikke afgå eller passere før de i tjenestekøreplanen henholdsvis særtogsanmeldelsen anførte afgangstider. Hvor der er anført halve minutter i afgangstiden, må tog dog afgå eller passere til det anførte hele minuttal.

4.2. Øvrige strækninger

For de i tjenestekøreplanen henholdsvis særtogsanmeldelsen anførte tider gælder følgende:

Personførende tog

Gennemkørende tog må passere togfølgestationer og holdesteder 3 minutter før afgangstiden.

Standsende tog må fra togfølgestationer og holdesteder ikke afgå før afgangstiden. Hvor der er anført halve minutter i afgangstiden, må tog dog afgå til det anførte hele minuttal.

Tog, der kun standser af hensyn til krydsning eller overhaling, må afgå eller passere 3 minutter før afgangstiden.

Ikke-personførende tog

Ikke-personførende tog må afgå fra, passere henholdsvis ankomme indtil 30 minutter før den i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen anførte afgangstid henholdsvis ankomsttid. Ved afsendelse tidligere end 3 minutter før planen gælder følgende:

Der skal mellem togfølgestationerne være truffet aftale om togets tidligere afsendelse, og endvidere skal ledbevogtningspersonalet og betjente holdesteder være underrettet om, at toget kan ventes indtil 30 minutter før planen.

Eventuel forlægning af krydsning, overhaling eller togpassering foretages efter reglerne i §§ 41, 42 og 43.

Togføreren og lokomotivføreren underrettes skriftligt - eventuelt på en foranliggende togfølgestation - om, at toget må køre indtil 30 minutter før planen over en nærmere angiven strækning. Underretningen til togføreren bortfalder dog i de tilfælde, i hvilke underretningen til lokomotivføreren overrækkes under »lille signalgivning«.

Er der på et banestykke bevogtede overkørsler, hvis ledbevogtningspersonale ikke er underrettet om den tidlige afsendelse, skal den foranliggende togfølgestation skriftligt underrette tog- og lokomotivføreren herom (er toget gennemkørende, skal det standses for at modtage underretningen). Toget skal da bringes til standsning foran nævnte overkørsler og derefter føres forsigtigt over overkørslen under afgivelse af lydsignal. Standningen kan dog bortfalde, når det ved tegn fra ledbevogtningspersonalet tilkendegives, at banen er farbar.

I tåge og under snefog må afsendelse af tog over 3 indtil 30 minutter før planen dog kun finde sted, når ledbevogtningspersonalet er underrettet om togets tidlige afsendelse.

V. SÆRLIGE REGLER FOR VISSE TOG

§ 34

Særtog

1. Særtog kan anordnes af driftstjenesten eller af andre, | Anordning
af særtog
som er særlig bemyndiget hertil.

2. Det påhviler den, der anordner et særtog, at sørge | Anmeldelse
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. An-
meldelsen sker skriftligt eller ved telegram.

3. For anmeldelsen gives kvittering skriftligt eller ved | Kvittering for
anmeldelsen
telegram. Den, der anordner et særtog, skal sikre sig, at så-
dan kvittering foreligger, inden toget afsendes, og under-
rette udgangsstationen herom.

Når særtogsanmeldelsen gives ved telegram, påhviler det
stationsbestyreren på den station, hvorfra den pågældende
liniedepeche afgives, at underrette den, der har anordnet
særtoget, samt den station, hvorfra særtoget skal udgå,
om, at kvitteringerne foreligger. Forinden togudgangs-
stationen modtager denne meddelelse, må toget ikke af-
sendes.

For så vidt særlige forhold, f. eks. lukketiden for visse
stationer, gør sig gældende, træffer den anordnende myn-
dighed bestemmelse om, hvorledes og i hvilken udstræk-
ning nærværende bestemmelse skal gennemføres.

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

5. De ved anmeldelsen fastsatte krydsninger og overhalinger skal på formular S 2 meddeles såvel togføreren som lokomotivføreren for de plantog eller tidligere tillyste særtog, der skal *krydse særtog* eller *overhales af særtog*. Tilsvarende underretning gives til togføreren og lokomotivføreren for tidligere tillyste arbejdstog, der passerer 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 passerer 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 krydsning
at det skal
med
overhales af (passeres af) -----særtog her
.....“

Umiddelbart efter, at denne meddelelse er afgivet til toget, giver underretningsstationen følgende telegram til

krydsnings-, henholdsvis overhalingsstationen (passeringsstationen):

„Tog underrettet om krydsning
at det skal
med
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.

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. Banetjenestens og sikringstjenestens personale, der giver møde på stationerne om morgenen for at indhente underretning om eventuelle særtogs løb, underrettes om anmeldte særtog ved meldesedler (formular S 5), der udfyldes ved stationsbestyrerens foranstaltning og mod kvittering udleveres til nævnte personale. På meldesedlen opføres *alle* de særtog, der på det pågældende tidspunkt er tillyst til løb over strækningen indtil kl 5⁰⁰ næste dag uden hensyn til, om særtogene løber i flere dage, og uden hensyn til, om særtogsanmeldelsen er uddelt med personligt eksemplar til banetjenestens og sikringstjenestens personale.

Banetjenestens og sikringstjenestens personale, der skal påbegynde arbejde på fri bane i tilfælde, hvor det ikke har været muligt at afhente meldeseddel som foran anført, skal telefonisk eller på anden måde indhente oplysning fra nærmeste togfølgestation.

Underretning af
banetjenestens og
sikringstjenestens
personale

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

Den foran nævnte underretning af banetjenestens og sikringstjenestens personale — herunder udlevering af melde-sedler — må kun foretages af personale, der er berettiget til at fungere som stationsbestyrer.

Særlige regler for
underretning

7. Efter driftstjenestens bestemmelse kan der for visse stationer fastsættes særlige regler med hensyn til underretning af banetjenestens og sikringstjenestens personale.

Underretning af
togkontoret m.v.

8. Togkontoret, vedkommende ledere af driftsområder, baneområder og driftsdepotområder samt driftsdepoter underrettes om særtog af den, der anordner det.

Underretning
af togfører 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 (herunder et fjernskrivetelegram, der er opstillet som foreskrevet i togplanerne) eller med en på formular S 7 udfærdiget afskrift af særtogets plan. Før dette er sket, må toget ikke afgå.

Fremføres toget af 2 lokomotiver, skal hver lokomotivfører have et eksemplar af anmeldelsen eller en afskrift af planen.

Udlevering fra station til togfører og lokomotivfører af eksemplarer af anmeldelsen eller afskrifter af planen bortfalder dog, når særtog er tillyst ved en skriftlig eller trykt anmeldelse, der indeholder oplysning om at være uddelt med personligt eksemplar til pågældende togfører og lokomotivfører.

10. —

11. a. Stationer med hovedsignaler skal daglig kl 7 — eventuelt på et andet mellem stationen og baneområdet aftalt tidspunkt mellem kl 6⁰⁰ og kl 8⁰⁰ — telefonisk underrette ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne om alle de særtog (herunder tognummer, togets karakter og hastighed samt planmæssig passage- eller afgangstid fra sidste station før ledvogterposten), der på dette tidspunkt er tillyst til løb over strækningen i det kommende døgn uden hensyn til, om særtogene løber i flere dage, og uden hensyn til, om særtogsanmeldelsen er uddelt med personligt eksemplar til banetjenestens og sikringstjenestens personale.

Er der ikke tillyst særtog på det pågældende tidspunkt, skal der i stedet gives underretning herom.

Om senere tillyste særtog, som skal løbe inden for det nævnte døgn, skal stationerne tidligst muligt give ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne telefonisk underretning.

Ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne gentager meldingerne og kvitterer med navn.

Til ledbevogtningspersonale uden for stationernes område og på ubetjente stationer samt til mellemblokposterne gives underretningerne af den station, der på den pågældende strækning skal afgive meldingssignal for tog med ulige tognummer.

Underretning af
ledbevogtnings-
personalet og
mellemblokposter

b. Er der på et banestykke bevogtede overkørsler, hvis ledbevogtningspersonale ikke er blevet underrettet telefonisk om et særtogs løb, skal den station, hvem underretningen af ledbevogtningspersonalet påhviler, foranledige, at togføreren og lokomotivføreren underrettes skriftligt derom på den togfølgestation, hvorfra toget går ind på banestykket (er toget gennemkørende, skal det standses for at modtage underretningen). Toget skal da bringes til standsning foran hver af de i meddelelsen anførte overkørsler og derefter føres forsigtigt over overkørslen under afgivelse af lydsignal. Standsningen kan dog bortfalde, såfremt det ved tegn fra ledbevogtningspersonalet tilkendegives, at banen er farbar.

§ 35

Arbejdstog

1. Arbejdstog kan anordnes af driftstjenesten eller andre, som er særlig bemyndiget hertil. Anordning af arbejdstog
2. Det påhviler den, der anordner et arbejdstog, 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 ved telegram. Anmeldelse
3. For anmeldelsen gives kvittering skriftligt eller ved telegram. Den, der anordner et arbejdstog, skal sikre sig, at sådan kvittering foreligger, forinden arbejdstoget afsendes, og underrette udgangsstationen herom. Kvittering for anmeldelsen

Når anmeldelsen gives telegrafisk, påhviler det stationsbestyreren på den station, hvorfra den pågældende linie-depeche afgives, at underrette den, der har anordnet arbejdstoget, samt den station, hvorfra arbejdstoget skal udgå, om, at kvitteringerne foreligger. Forinden togudgangsstationen modtager denne melding, må toget ikke afsendes.
4. Anmeldelsen skal indeholde oplysning om togets formål, om hvilken strækning det skal befare, om arbejdstiden, på hvilke stationer passering med andre tog eventuelt skal finde sted — se punkt 12 — samt, for særlige arbejdstog, på hvilket spor det skal køre. Anmeldelsens indhold
5. —

§ 35

Arbejdstog på samme banestrækning

6. På et banestykke — enkeltsporet eller dobbeltsporet — må der kun være ét arbejdstog ad gangen. Der må ikke anordnes passering mellem 2 arbejdstog.

Underretning af andre tog

7. Skal arbejdstoget passeres af andre tog, skal passerinerne være fastsat i anmeldelsen, og det påhviler passeringsstationen at foranledige disse tog underrettet ved formular S 2 i overensstemmelse med de for underretning om tillyste særtog (§ 34) gældende regler.

Underretning af banetjenestens og elektrotjenestens personale og mellemblokposter

8. Banetjenestens og elektrotjenestens personale samt ledbevogetningspersonalet og mellemblokposterne underrettes om tillyste arbejdstog på samme måde som angivet i § 34 for særtog.

For underretning af togføreren og lokomotivføreren om manglende underretning af ledbevogetningspersonalet og for kørsel over overkørsler, hvis ledbevogetningspersonale ikke er underrettet om togets løb, gælder samme regler som for særtog, jf § 34, punkt 11 b.

Underretning af togfører og lokomotivfører

9. Den station, hvorfra et arbejdstog udgår, skal sørge for, at dets togfører og lokomotivfører hver forsynes med et eksemplar eller en genpart af anmeldelsen, og før dette er sket, må toget ikke afgå.

§ 35

Arbejdstog

1. Arbejdstog kan anordnes af driftstjenesten eller andre, som er særlig bemyndiget hertil.

Anordning af arbejdstog

2. Det påhviler den, der anordner et arbejdstog, 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 ved telegram.

Anmeldelse

3. For anmeldelsen gives kvittering skriftligt eller ved telegram. Den, der anordner et arbejdstog, skal sikre sig, at sådan kvittering foreligger, forinden arbejdstoget afsendes, og underrette udgangsstationen herom.

Kvittering for anmeldelsen

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

4. Anmeldelsen skal indeholde oplysning om togets formål, om hvilken strækning det skal befare, om arbejdstiden, på hvilke stationer passering med andre tog eventuelt skal finde sted — se punkt 12 — samt, for særlige arbejdstog, på hvilket spor det skal køre.

Anmeldelsens indhold

5. —

Arbejdstog
på samme
banestrækning

6. På et banestykke — enkeltsporet eller dobbeltsporet — må der kun være ét arbejdstog ad gangen. Hvis der er tillyst flere arbejdstog til samtidigt løb på en banestrækning mellem to nabo-by- eller knudestationer, skal arbejdstogene i anmeldelsen og i samtlige meldinger beteges hver med sit bogstav. Der må ikke anordnes passering mellem 2 arbejdstog.

Underretning
af andre tog

7. Skal arbejdstoget passeres af andre tog, skal passerinerne være fastsat i anmeldelsen, og det påhviler passeringstationen at foranledige disse tog underrettet ved formular S 2 i overensstemmelse med de for underretning om tillyste særtog (§ 34) gældende regler.

Underretning af
banetjenestens og
sikringstjenestens
personale og
mellemblok-
poster

8. Banetjenestens og sikringstjenestens personale samt ledbevogetningspersonalet og mellemblokposterne underrettes om tillyste arbejdstog på samme måde som angivet i § 34 for særtog.

For underretning af togføreren og lokomotivføreren om manglende underretning af ledbevogetningspersonalet og for kørsel over overkørsler, hvis ledbevogetningspersonale ikke er underrettet om togets løb, gælder samme regler som for særtog, jf § 34, punkt 11 b.

Underretning
af togfører og
lokomotivfører

9. Den station, hvorfra et arbejdstog udgår, skal sørge for, at dets togfører og lokomotivfører hver forsynes med et eksemplar eller en genpart af anmeldelsen, og før dette er sket, må toget ikke afgå.

Underretning af
togkontoret m v

10. Togkontoret, vedkommende ledere af driftsområder, baneområder og driftsdepotområder samt driftsdepoter underrettes om arbejdstog af den, der anordner det.

Foreslå

11. a. Arbejdstog skal fremføres med forsigtighed og under hyppig brug af fløjten.

Skydes arbejdstoget frem af lokomotivet, skal der på forreste vogn eller i dennes nærhed være anbragt en særlig udpeget udkigsmand, der kan give signaler til lokomotivføreren, og som er således placeret, at han har uhindret udkig fremefter. Er sådan placering ikke mulig, skal udkigsmanden gå foran toget.

b. Medens arbejdstoget befinder sig på et enkeltsporet banestykke, skal dette holdes spærret for al anden tofgang, for så vidt reglerne for hjælpetog ikke kommer til anvendelse. Tilsvarende regel gælder på dobbeltsporet bane dog kun for det spor, hvorpå arbejdstoget befinder sig, men for øvrigt uden hensyn til, om banen har linieblok anlæg eller ej.

c. Når 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. På dobbeltsporede baner — med eller uden linieblok anlæg — må arbejdstog ikke bevæge sig i anden retning end den for det pågældende spor normale køreretning. Om særlige arbejdstog, se § 36, og om forhold til liniebloksignalerne, se § 39.

Forhold til
andre tog

12. I anmeldelsen er fastsat, på hvilke togfølgestationer arbejdstoget skal passeres af andre tog. Togføreren for arbejdstoget skal drage omsorg for, at arbejdstiden ikke overskrides. Hvis passering med andre tog skal finde sted, skal han sørge for, at arbejdstoget er anbragt på passeringstationen mindst 5 minutter, før det passerende tog skal ind på det pågældende spor, for så vidt andet ikke er foreskrevet i anmeldelsen.

§ 36

Særlige arbejdstog

Under særlige forhold, hvor den almindelige regel for arbejdstogs køreretning på *dobbeltsporet* bane ikke kan følges (jf § 35, punkt 11 d), kan driftstjenesten tillyse arbejdstog 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

Sneplottog

1. Ved *sneplottog* forstås tog med *sneplow* forrest.

Sneplottog anmeldes og fremføres efter særlige af driftstjenesten eller den under sådanne forhold fungerende togleder (snestrækningsleder) givne regler.

De for anmeldelse og fremførelse af arbejdstog gældende regler skal følges i den udstrækning, i hvilke de kan bringes til anvendelse.

Sneplottog på dobbeltsporet bane har altid adgang til at gå tilbage på fri bane.

Den ved § 5, punkt 3, givne tilladelse for arbejdstog til på samme banestykke at følge efter plan- og særtog må ikke bringes til anvendelse for sneplottog.

Med sneplottog må ikke befordres passagerer.

Om forhold til liniebloksignalerne, se § 39.

Stationerne skal holde en togvej fri for et ventet sneplottog og skal i tilfælde, hvor signalgivning for indkørsel er tilladt, i god tid sørge herfor.

2. Samtlige køretøjer i et sneplottog skal være tilsluttet den gennemgående bremseledning.

Særlige arbejdstog

Anmeldelse og fremførelse

Bremseledning af sneplottog

§ 38

Hjælpetog

1. Hjælpetog kan anordnes af driftstjenesten eller af andre, som er særlig bemyndiget hertil.

Et hjælpetog kan være et hjælpelokomotiv eller et tog, der medfører hjælpevogn eller kørekran.

Hjælpetog bestilles hos togkontoret.

2. Det påhviler den, der anordner et hjælpetog 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 ved telegram.

3. For anmeldelsen gives kvittering ved telegram.

Driftstjenesten træffer bestemmelse om, hvorledes og i hvilket omfang kvittering skal foreligge inden togets afsendelse fra udgangsstationen.

4. Når hjælpetogget er anmeldt, finder fremførelsen over den pågældende strækning sted efter reglerne for særtog. For underretning af lokomotivføreren om manglende underretning af ledbevogetningspersonalet, og for kørsel over overkørsler, hvis ledbevogetningspersonale ikke er underrettet om togets løb, gælder samme regler som for særtog, jf § 34, punkt 11. Om førelse af fribaneordre, se § 27.

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

Anordning

Anmeldelse

Kvittering for anmeldelsen

Førelse

Forholdsregler, når anmeldelse ikke kan finde sted

5. Kan den i punkt 2 nævnte 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 skriftligt underrettes om forholdet.

§ 39

Linieblokanlæggenes anvendelse og signalernes betydning for tog

Linieblokanlæggenes anvendelse og signalernes betydning for tog

For anvendelse af linieblokanlæggenes med tilhørende blok-signaler (stationsbloksignaler, udkørselsignaler, mellemblok-signaler, indkørselssignaler og venstresporsignaler) gælder følgende begrænsninger:

A. Strækninger med automatiske linieblokanlæg

Signalgivning for udkørsel må ikke anvendes for arbejdstog — på dobbeltsporet bane særlige arbejdstog — når det pågældende tog ikke skal køre til næste togfølgestation, men vende tilbage fra fri bane. Sådanne tog skal rangeres ud af stationen — men skal i øvrigt respektere linieblok-signalerne.

For sneploutog har mellembloksignaler, der ikke tillige er dækningssignal eller ikke er forsynet med „kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed“ (signal nr 116), ingen betydning, og disse signaler kan derfor passeres i stopstilling.

B. Strækninger med manuelle linieblokanlæg

Alle bloksignaler skal holdes på „stop“ for nedennævnte tog:

arbejdstog på enkeltsporet bane,

særlige arbejdstog på dobbeltsporet bane,

sneploutog,

hjelptog på det banestykke, hvor hjælpen skal ydes,

tog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige køreretning, og som derfor føres tilbage, og

tog, der på dobbeltsporet bane kører på venstre spor.

Mellembloksignaler, der ikke tillige er dækningssignal, har ingen betydning for disse tog og kan derfor passeres i stopstilling (jf dog § 51, punkt 4 b, om tog, der føres tilbage).

På stationer med hovedsignaler skal nævnte tog føres ud af og ind på stationerne på den i SIR foreskrevne måde; signal „stop og ryk frem“ må dog ikke benyttes.

VI. DRIFTSUREGELMÆSSIGHEDER

§ 40

Meldinger om forsinkelser

Meldinger om forsinkelser

1. Det fastsættes i togplanerne, i hvilket omfang der skal gives meldinger om forsinkelser.

Underretning af ledbevo-
gningspersonalet

2. Når det står en station med hovedsignaler klart, at et tog antagelig vil være mindst 10 minutter forsinket ved afgang fra eller passage af stationen, skal stationen underrette ledbevo-
gningspersonalet såvel inden for stationens område som på den indtil næste betjente station med hovedsignaler liggende strækning om forsinkelsen, således at ledbevo-
gningspersonalet er orienteret i henseende til, hvorvidt det af hensyn til pågående eller sædvanemæssig ventet vejfærdsel kan udskyde lukningen af bommene (ledene).

Ved opgivelsen af forsinkelsen til ledbevo-
gningspersonalet må stationen tage hensyn til den erfaringsmæssige sandsynlighed for forsinkelsens formindskelse undervejs.

Fornindskes forsinkelsen så meget, at toget må regnes at afgå eller passere før den til ledbevo-
gningspersonalet opgivne tid, skal ledbevo-
gningspersonalet underrettes om den ændrede forsinkelse.

§ 41

Forlægning af krydsning

1. Det påhviler de togfølgestationer, hvor der skal finde togekrydsning sted, at holde sig bekendt med de krydsende togs løb for i forsinkelsestilfælde om fornødent at gribe ind og foranledige forlægning af krydsninger.

Krydsningsstationernes pligt til at holde sig underrettet om krydsende tog

2. —

3. Når et tog forsinkes således, at den fastsatte krydsning med et andet tog ikke kan finde sted, uden at dette tog også forsinkes, skal krydsningsstationen overveje, om krydsningen bør forlægges. Ved overvejsen må der tages hensyn til de to togs betydning og til, hvilke tilslutninger de har.

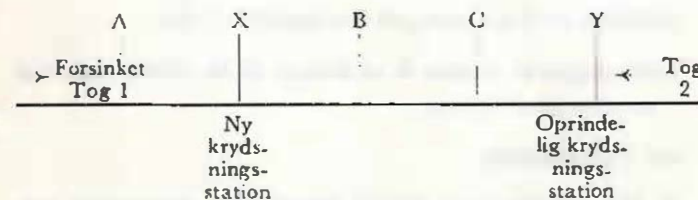
Krydsningsstationernes overvejselser om forlægning af krydsning

4. Det påhviler den station, hvor krydsningen ifølge køreplanen skulle finde sted — den oprindelige krydsningsstation — at tage bestemmelse om krydsningens forlægning og at fastslå denne.

Krydsningsstationens pligt til at tage bestemmelse om krydsningsforlægning

5. Fremgangsmåden ved krydsningsforlægning er følgende:

Fremgangsmåden ved krydsningsforlægning



Den oprindelige krydsningsstation (station Y) sender følgende telegram til den valgte ny 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, altså 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 må da efter omstændighederne enten vælge en anden station til krydsning eller opgive forlægningen.

Skal krydsningsforlægning finde sted under sådanne forhold, at forlægningen er afhængig af foretagelse af anden krydsningsforlægning, f. eks. når flere tog følger hurtigt efter hinanden, skal der først finde forhandling sted mellem krydsningsstationerne indbyrdes.

6. Når den ny krydsningsstation (station X) har givet telegram nr 2 til den oprindelige krydsningsstation (station Y), må den ikke lade tog 1 afgå 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.

7. Det rettidige tog (tog 2) foranlediges underrettet om den fastslåede krydsningsforlægning af den oprindelige krydsningsstation (station Y); det forsinkede tog (tog 1) af den ny krydsningsstation (station X).

Gyldig fra 28/5 1961

326

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

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-

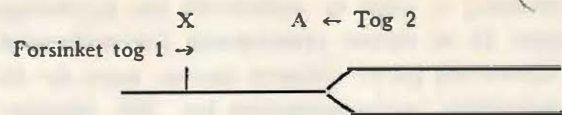
Krydsningsforlægning på baner, der både har enkelt- og dobbeltsporede banestykker

Den ny krydsningsstations pligt til at tilbageholde det forsinkede tog

Underretning af togene

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, *hvertil* krydsningen forlægges, som den nye krydsningsstation.

Eksempel C:



Tog 1 og 2 mødes planmæssigt på dobbeltsporet C—D. Tog 1 forsinkes, således at krydsningen må henlægges til dobbeltsporet A—B. Station C betragtes da som oprindelig krydsningsstation, der på sædvanlig måde forlægger krydsningen til station B, der betragtes som ny 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 skulle befinde sig på fællesstrækningen. For så vidt sådanne krydsninger skal finde sted på en anden station end forgreningstationen, betragtes forgreningstationen som oprindelig krydsningsstation, der forlægger krydsningen efter de foran givne regler.

b. Når et tog, der planmæssigt skal ankomme til udgangsstationen for et modgående tog mere end 30 minutter før dette togs afgang, forsinkes således, at krydsningen med det modgående tog må finde sted på en foranliggende station, betragtes nævnte udgangsstation som oprindelig krydsningsstation, der forlægger krydsningen efter de foran givne regler.

c. På samme måde forholdes, når et tog, der planmæssigt skal ankomme til sin endestation mere end 30 minutter før et modgående togs afgang derfra, forsinkes således, at krydsningen med det modgående tog skal finde sted på en foranliggende station.

Krydsningsforlægning under særlige forhold

10. —

Forandring af en
en gang fastslået
krydsnings-
forlægning

11. Må en fastslået krydsningsforlægning forandres, enten fordi det forsinkede tog forsinkes yderligere, eller fordi det andet tog også bliver forsinket, kan dette ske ved en ny krydsningsforlægning, foretaget efter de ovenfor givne regler. Den ved den sidst forudgående forlægning fastslåede krydsningsstation betragtes ved den nye forlægning som oprindelig krydsningsstation.

Underretning
af holdsteder

12. Togfølgestationer underretter holdsteder, der er forsynet med telefon, om krydsningsforlægninger og andre forandringer i toggangen efter nærmere i togplanerne fastsatte regler.

Underretning af
ledbevo:toings-
personalet og
mellemblok-
posterne

13. Stationer med hovedsignaler underretter telefonisk ledbevo:toingspersonalet og mellemblokposterne om krydsningsforlægninger og andre forandringer i toggangen.

Til ledbevo:toingspersonale uden for stationernes område og på ubetjente stationer samt til mellemblokposterne gives underretningerne af den station, der for den pågældende strækning skal afgive underretning om anmeldte særtog, jf § 34, punkt 11 a.

§ 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.

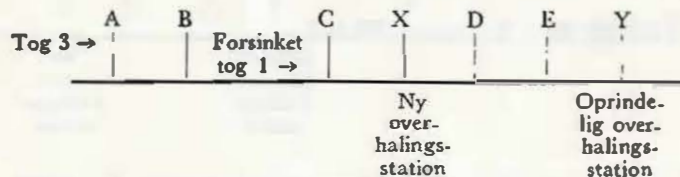
Ny togover-
haling og for-
lægning af
togoverhaling

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. —

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

Fremgangsmåden
ved ny togover-
haling og forlæg-
ning 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 S 3 tog- og lokomotivføreren for det tog, der skal overhales (tog 1).

Det overhalende 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 overhalingens forlægning og, såfremt det på den ny overhalingsstation (station X) skal benytte et andet spor end gennemkørselssporet, *illige* om den ændrede sporbenyttelse, når sådan underretning er foreskrevet, jf § 31, kan det på den ny overhalingsstation (station X) tages ind ved anvendelse af signalgivning *for indkørsel*.

4. Fremgangs måden ved forlægning fremefter af en overhaling er følgende:

Forsinket tog 3 →	A	Y	C	D	X
	tog 1 →				
		Oprindeligt overhalingsstation			Ny overhalingsstation

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 ny 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 liniedepechen:

„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 togføreren 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, jf § 31, punkt 2, men i øvrigt uden hensyn til, om toget er planmæssigt stansende 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 sker ved, at denne station (K) sender liniedepeche om den forandrede togfølge over den strækning (K—X), over hvilken togfølgen forandres.

Forandret togfølge

Hvis togene skal fortsætte ud over station X ad samme spor, 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 togplanerne, hvilke togfølgestationer der i denne sammenhæng betragtes som udgangstationer, og hvilke strækningsafsnit anordningen 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 11, 12 og 13, 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

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

1. Driftstjenesten eller andre, som er særlig bemyndiget hertil, kan aflyse tog, men for så vidt angår personførende plantog dog kun, når naturbegivenheder eller anden tvivlende magt gør togens fremførelse umulig, eller det skønnes hensigtsmæssigt under driftsforstyrrelser.

2. a. Når et tog aflyses, skal meddelelse herom skriftligt eller ved telegram sendes til samtlige stationer på den strækning, over hvilken toget skulle have løbet, til togkontoret, vedkommende ledere af driftsområder, bancområder og driftsdepotområder samt driftsdepoter og andre, for hvem det har betydning at kende togets aflysning.

Togfølgestationerne underretter banetjenestens og sikringstjenestens personale efter samme regler som anført i § 34, punkterne 6 og 7.

Ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne underrettes telefonisk efter reglerne for underretning om særtog (§ 34, punkt 11 a).

b. Togfølgestationer, hvor det aflyste tog skulle have krydset andre tog, skal ved telegram anmode en af disse togs planmæssige opholdstationer om at give skriftlig underretning om togaflysninger 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 for „lille signalgivning“ og underrettes om det mødende togs aflysning; i så fald bortfalder underretningen til togføreren. 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 — 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

Driftstjenesten kan aflyse den regelmæssige drift. Når den regelmæssige drift aflyses, skal meddelelse herom skriftligt eller ved telegram sendes til samtlige stationer på den pågældende strækning, vedkommende ledere af driftsområder, haneområder og driftsdepotområder samt driftsdepoter og andre, for hvem aflysningen har betydning.

Når den regelmæssige drift er aflyst, 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 togkontoret eller andre, der er særlig bemyndiget hertil, jf. § 44, punkt 1. I forsinkelsestilfælde forholder togfølgestationerne sig i overensstemmelse med reglerne i §§ 41, 42 og 43 om forlægning af krydsninger, overhalinger og togpasseringer.
- b. Stationerne skal så hurtigt som muligt og på den efter deres skøn bedst mulige måde underrette banetjenestens og sikringstjenestens personale, når den regelmæssige drift er aflyst, og når den genoptages.
- c. Togene føres på fribaneordre efter de i § 27 givne regler.

d. Stationerne skal hurtigst muligt pr. telefon underrette ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne, når den regelmæssige drift er aflyst, og når den genoptages.

Ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne skal desuden telefonisk underrettes om hvert enkelt tog, der anmeldes i den tid, regelmæssig drift er aflyst. Ledbevogtningspersonalet skal derfor være til stede på ledvogterposterne eller i disses nærhed i tiden fra kl. 5, indtil meddelelse om toggangens indstilling modtages.

Telefonisk meddelelse til ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne om toggangens indstilling gives daglig, når døgnet sidste tog har passeret strækningen indtil næste station, hvortil linieringning finder sted. Meddelelsen gives dog tidligst kl. 16. Døgnet regnes i denne forbindelse fra kl. 5 til kl. 5.

De nævnte underretninger og meddelelser gives efter samme regler, som gælder for underretning om anmeldte særtog (§ 34, punkt 11 a). For underretning af togfører og lokomotivfører om manglende underretning af ledbevogtningspersonalet og for kørsel over overkørsler, hvis ledbevogtningspersonale ikke er underrettet om togets løb, gælder samme regler som for særtog, jf. § 34, punkt 11 b.

Selv om meddelelse om toggangens indstilling er givet, skal stationerne holde televagt som under ordinære forhold, medmindre togkontoret træffer anden bestemmelse.

Når den regelmæssige drift atter kan genoptages, sker tillysningen af den, som har foretaget aflysningen.

§ 46

Spærring af spor på fri bane

Spærring af spor
på fri bane

1. a. Bliver det som følge af arbejder på banen eller banens tilstand nødvendigt at spærre et spor på fri bane *ud over normalt togfrie intervaller*, bekendtgøres spærringen gennem *La* (se § 25).

Kan spærringen undtagelsesvis ikke bekendtgøres gennem *La*, underretter driftstjenesten alle vedkommende.

b. Omfatter en planlagt spærring af et spor på fri bane *kun normalt togfrie intervaller*, bekendtgøres spærringen for alle vedkommende af driftstjenesten.

c. Må en spærring af et spor på fri bane etableres *uden varsel*, påhviler det den togfølgestation, der modtager meddelelse herom, at underrette den nabotogfølgestation, der ligger på den anden side af det spærrede sporstykke, samt togkontoret, funktionsleder T og vedkommende ledere af driftsområder, baneområder og driftsdepotområder om spærringen.

Vedrører spærringen kun det ene spor på dobbeltsporet bane, og kan overgang fra det ene strækningsspor til det andet ikke finde sted på den ene eller nogen af de togfølgestationer, der afgrænser det spærrede sporstykke, skal underretning tillige gives til den nærmest efterfølgende togfølgestation, henholdsvis til den nærmeste togfølgestation på hver side af det spærrede sporstykke, hvor sådan overgang kan finde sted; endvidere underrettes eventuelle mellemliggende stationer.

Hvis meldingen om spærringen indgår til et holdested, skal dette underrette den nærmeste togfølgestation, der da overtager den videre underretning.

d. Ufarbare spor på fri bane skal altid dækkes som angivet i SIR. Om dækning af tog, der ekstraordinært standser på fri bane, se dog §§ 51 og 52.

2. Togfølgestationerne på den strækning, der berøres af spærringen, skal så hurtigt som muligt og på den efter deres skøn bedst mulige måde underrette banetjenestens og sikringstjenestens personale om spærringer, som dette personale ikke er underrettet om på anden måde.

Ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne underrettes telefonisk om spærringen efter reglerne for underretning om særtog (§ 34, punkt 11 a).

3. Driftsdepotområdet foranleder alle vedkommende underrettet om nødvendige midlertidige forandringer i bestemmelse om tilkaldelse af reservelokomotiver og hjælpeløse.

4. I sporskifte- og signalposter (herunder kommandoposter) på stationer, der berøres af en spærspærring på fri bane, skal der i det tidsrum, sporet er spærret, på iøjnefaldende sted på centralapparatet være anbragt advarselsskilt „Pas på“ (formular S 9). Advarselsskiltet skal også være anbragt ved den telefon, hvorfra togafmelding eventuelt foregår.

Endvidere skal i nævnte tidsrum eventuelle signalhåndtag for udkørsel, der giver adgang til det spærrede sporstykke, være sikret mod utilsigtet betjening ved spærreanordninger, jf „Sikringsanlæggene og deres betjening“. På stationer uden udkørselssignaler mod det spærrede sporstykke, men med gennemkørselsangivelse på indkørselssignalet, skal signalhåndtag for gennemkørsel til det spærrede sporstykke ligeledes være sikret mod utilsigtet betjening ved de nævnte spærreanordninger.

Stationsbestyreren, henholdsvis lederen af kommandoposten, har ansvaret for anbringelse og fjernelse af advarselsskilte og spærreanordninger; bemærkning om anbringelsen, henholdsvis fjernelsen, skal indføres i telegramjournalen med angivelse af klokkeslet.

5. a. Såfremt togforsinkelser gør det ønskeligt at udskyde det tidspunkt, på hvilket en af hensyn til arbejder på banen bekendtgjort spærspærring skulle træde i kraft, skal den tog-

Underretning af
banetjenestens og
sikringstjenestens
personale m mTilkaldelse af
reservelokomotiv
m mAnbringelse af
advarselsskilte
og spærreanord-
ningerKørsel på et
spærret spor

følgestation, hvorfra tog skal befare pågældende spor, inden togets afsendelse indhente melding fra arbejdslederen om, at der intet er til hinder herfor; endvidere skal togfølgestationen underrette den på den anden side af sporstykket liggende nabotogfølgestation, eventuelle mellemliggende stationer, ledvogterposter og mellemblokposter om togets afsendelse.

Er der tale om en sporspærring *ud over normalt togfrie intervaller*, jf punkt 1 a, skal togføreren og lokomotivføreren underrettes skriftligt om, at toget kan befare sporet uanset den bekendtgjorte sporspærring. Underretningen gives på den station, hvorfra toget skal befare pågældende spor (er toget gennemkørende, skal det standses for at modtage underretningen). Toget skal da over hele den pågældende strækning fremføres med forsigtighed og under hyppig brug af fløjten.

b. Inden for det tidsrum, i hvilket et spor er bekendtgjort spærret, kan det befares af arbejdstog, men dette må kun ske efter nærmere i hvert enkelt tilfælde meddelte regler.

c. Inden for det tidsrum, i hvilket et spor er bekendtgjort spærret, kan der efter indbyrdes aftale mellem arbejdslederen og de togfølgestationer, der begrænser det spærrede spor, iværksættes kørsel med et eller flere køretøjer (feks arbejdskøretøjer med eller uden vogne og lokomotiver med eller uden jernbanevogne). Samtidig kørsel med flere køretøjer kan finde sted såvel i samme som i modsat køreretning.

Fremførelsen sker alene på grundlag af den bekendtgjorte spærring — jf punkterne 1 a og 1 b — og spærringen skal være etableret som foreskrevet i punkt 7, inden arbejdslederen giver tilladelse til kørslen.

Inden kørselens påbegyndelse skal arbejdslederen instruere det personale, der skal fremføre køretøjerne eller lede rangeringen, om kørselens udførelse m v. Køretøjerne skal fremføres med fornøden forsigtighed og med en hastighed afpasset efter synligheds- og bræmseforhold, og førerne skal udvise særlig agtpågivenhed over for anden samtidig kørsel på det spærrede spor. Kørsel med lokomotiv med eller uden jernbanevogne skal ske som rangering.

Heromhandlede kørsel må dog ikke iværksættes, såfremt der er anordnet kørsel med arbejdstog på det pågældende spor i henhold til bestemmelserne i punkt 5 b.

6. Såfremt en sporspærring, der er bekendtgjort på en af de i punkt 1 a og b anførte måder, ikke ønskes iværksat, skal den, der har anmeldt sporspærringen — eventuelt arbejdslederen — snarest foranledige meddelelse herom givet til togkontoret, der herefter underretter alle vedkommende.

Bortfald af en bekendtgjort sporspærring

Ledbevogtningspersonalet og mellemblokposterne underrettes telefonisk om spærringens bortfald efter reglerne for underretning om særtog (§ 34, punkt 11 a).

Togkontoret kan på særlige betingelser ophæve en iværksat sporspærring før spærretidens udløb. Togføreren og lokomotivføreren skal underrettes skriftligt om, at toget kan befare sporet uanset den bekendtgjorte sporspærring. Underretningen gives på den station, hvorfra toget skal befare pågældende spor (er toget gennemkørende, skal det standses for at modtage underretningen). Toget skal da over hele den pågældende strækning fremføres med forsigtighed og under hyppig brug af fløjten.

7. Arbejder på et spærret spor må først påbegyndes, når arbejdslederen

Arbejder på et spærret spor

- har sikret sig, at sporspærringen er bekendtgjort på en af de foran under punkt 1 anførte måder,
- har underrettet *begge* de togfølgestationer, der begrænser det spærrede spor, om arbejdets påbegyndelse. Såfremt det spærrede spor skal benyttes til kørsel med et eller flere køretøjer i henhold til bestemmelserne i punkt 5 c, skal underretningen indeholde oplysning herom. Underret-

ningen af begge togfølgestationer kan, såfremt forholdene gør det ønskeligt, ske på den måde, at arbejdslederen underretter den ene togfølgestation og anmoder denne om at underrette den anden togfølgestation samt modtager bekræftelse på, at underretningen er sket,

- i forbindelse med den nævnte underretning har modtaget bekræftelse på, at der ikke befinder sig tog på det pågældende banestykke, bortset fra eventuelle arbejdstog, jf punkt 5 b,
- har sørget for, at arbejdsstedet er dækket efter bestemmelserne i SIR.

Arbejdslederen og togfølgestationerne skal gensidig sikre sig tjenestestilling og navn på vedkommende, der tales med.

Når arbejdet er tilendebragt og sporet atter er frit, skal arbejdslederen snarest underrette nærmeste togfølgestation, der underretter den på den anden side af arbejdsstedet liggende togfølgestation. Såfremt det spærrede spor har været benyttet til kørsel med et eller flere køretøjer i henhold til bestemmelserne i punkt 5 c, skal underretningen tillige indeholde en melding om, at køretøjet (køretøjerne) er ankommet til en af de togfølgestationer, der begrænser det spærrede spor, eller er fjernet fra sporet på fri bane. Forinden sådan underretning er modtaget og spærretiden udløbet, må der ikke indlades tog på det pågældende spor, jf dog punkterne 5 b og 6.

8. På baner uden linieblokanlæg med enkle trafikforhold kan en planlagt sporspærring i et togfrit interval, jf punkt 1 b, iværksættes med kun én af banens endestationer betjent som togfølgestation efter nærmere af driftstjenesten i hvert enkelt tilfælde fastsatte bestemmelser.

9. Når et banestykke er spærret, giver driftstjenesten nærmere bestemmelse om de ændringer i toggangen, som derved bliver nødvendige.

Er banen ufarbar på grund af sne, kommer de herfor gældende særlige forskrifter til anvendelse.

Om afvikling af toggangen på dobbeltsporet bane, når det ene spor er spærret, se bestemmelserne i § 47.

§ 47

Kørsel på dobbeltsporet bane,
når det ene spor er spærret

1. Må det ene spor på dobbeltsporet bane spærres, forholdes med hensyn til underretninger, anbringelse af advarselsskilt „Pas på“ (formular S 9) og spærreanordninger for eventuelle signalhåndtag for udkørsel, henholdsvis gennemkørsel, til det spærrede spor samt underretning af nabotogfølgestationerne m m forinden påbegyndelse af arbejder på det spærrede spor som anført i § 46.

Når det ene spor på dobbeltsporet bane spærres af et tog, der ekstraordinært er standset på grund af nedbrud eller af andre årsager (jf § 52), skal den togfølgestation, fra hvilken det farbare spor er højre spor, holde indkørselssignalet for tog fra det spærrede spor på „stop“, så længe strækningen i henhold til punkt 2 befares som enkeltsporet.

2. Strækningen mellem de to togfølgestationer, der ligger på hver side af det spærrede banestykke, og hvor overgang fra det ene strækningsspor til det andet kan finde sted, befares som enkeltsporet.

Togføreren og lokomotivføreren for tog, for hvilke det farbare spor er venstre spor, underrettes af den station, fra hvilken den unormale sporbenyttelse finder sted, eventuelt gennem en tidligere holdestation.

Underretningen bortfalder dog, når spærringen er bekendtgjort gennem La.

Såfremt toget er første tog ad venstre spor, skal lokomotivføreren underrettes skriftligt eller telefonisk herom; gives underretningen telefonisk, skal den gentages af lokomotivføreren. Fremføres toget på fribaneordre, jf § 27, gives underretningen på fribaneordren.

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

Det ene spor på
dobbeltsporet
bane spærret

Strækningens
befarelse som
enkeltspor

Spærring af spor
på baner med
enkle
trafikforhold

Afvikling af
togtog

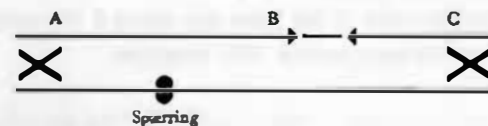
3. Den af togfølgestationerne, fra hvilken det farbare spor er højre spor, overtager, så længe spærringen vedvarer, ledelsen af toggangen over den strækning, der befares som enkeltsporet, og fastslår dette ved følgende telegram til stationerne på denne strækning samt til togkontoret og funktionsleder T:

„Højre spor fra til spærret.

Strækningen mellem og befares indtil videre som enkeltsporet.

.....station overtager i medfør af SR § 47 ledelsen af toggangen på strækningen mellem og“.

Eksempel



Er på den dobbeltsporede bane A-C højre spor i retningen 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.

Den station, der leder toggangen (station C), bestemmer, i hvilken orden togene må føres over den strækning, der befares som enkeltsporet, og underretter den anden togfølgestation (station A), der begrænser denne strækning, samt eventuelle mellemliggende stationer om de trufne dispositioner.

Toggangen ledes og togene fremføres i øvrigt således:

a) Strækninger uden linieblokanlæg for venstresporkørsel.

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

Togene af- og tilbagemeldes også på baner med linieblokanlæg, men afsendes i øvrigt uden iagttagelse af sær-

lige forholdsregler. Linieblokanlæg 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, og kørslen foregår på af- og tilbagemelding med stationsafstand. Undtagelsesbestemmelsen for arbejdstog og hjælpetog i § 5, punkt 3, må ikke bringes til anvendelse.

Togene skal ind- og udrangeres på stationerne efter de herfor givne regler. På stationer med venstrespor-indkørselssignal (VI) kan toget dog tages ind for signal eller gives telefonisk indkørselstilladelse.

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

b) Strækninger med linieblokanlæg for venstresporkørsel.

Kørslen foregår for signal i begge køreretninger, og togene kan afsendes i blokafstand uden iagttagelse af særlige forholdsregler.

Ved indkørsel fra henholdsvis udkørsel til venstre spor må hastigheden ikke overskride 30 km/t.

Såfremt venstresporsignalerne ikke kan eller ikke må benyttes, afvikles toggangen som anført foran under a), idet togene dog må føres ud af og ind på stationerne under anvendelse af skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse, henholdsvis telefonisk indkørselstilladelse, såfremt betingelserne herfor er opfyldt, jf SIR.

c) På alle strækninger gælder endvidere følgende:

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

Lokomotivføreren skal 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 tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), eller *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 hastighedsnedsættelser opstået efter *La*'s trykning må den pågældende station skaffe sig fornøden underretning, forinden venstresporkørslen påbegyndes.

§ 48

Linieblokanlægget ude af brug eller i uorden

A. Strækninger med automatiske linieblokanlæg

Automatiske
linieblokanlæg
ude af brug
eller i uorden

Når linieblokanlægget er ude af brug eller i uorden, forholdes som anført i bilag 1, „Sikkerhedsbestemmelser for automatiske linieblokanlæg“.

B. Strækninger med manuelle linieblokanlæg

Manuelle
linieblokanlæg
ude af brug

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

2. Når linieblokanlægget er i uorden, forholdes

Manuelle
linieblokanlæg
i uorden

a) på enkeltsporet bane

som anført i den for det pågældende linieblokanlæg gældende særlige instruks;

b) på dobbeltsporet bane

som anført i „Linieblokanlæggene på dobbeltsporet bane og deres betjening“, henholdsvis i den for pågældende linieblokanlæg gældende instruks, og skal der i henhold hertil tillyses kørsel med stationsafstand, henholdsvis kørsel med blokafstand, sker dette ved følgende telegrammer:

„På grund af blokuorden indføres kørsel på af- og tilbage melding med stationsafstand på højre spor fra (station) til (station)“, henholdsvis

„Linieblokanlægget atter i orden. Kørsel på af- og tilbage melding med stationsafstand på højre spor fra (station) til (station) ophæves“.

§ 49

Teleforbindelserne i uorden

For så vidt den for toggangens ledelse nødvendige forbindelse mellem togfølgestationerne ikke kan tilvejebringes ved banens telenet eller ved benyttelse af den offentlige telefon, træder følgende bestemmelser i kraft:

A. ALMINDELIGE FORSKRIFTER

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

Gennemførelse
af toggangen

2. De fastsatte krydsninger, overhalinger og passeringer må ikke forlægges, men togene skal blive holdende på krydsnings- og overhalings-, henholdsvis passeringsstationerne indtil krydsningen, overhalingen eller passeringen har fundet sted.

Overholdelse
af fastsatte
krydsninger,
overhalinger
og passeringer

Skal krydsningen, overhalingen eller togpasseringen foregå på en station, der i visse tidsrum er ubetjent (jf togplanerne), skal togene — selv om indkørselssignalet viser „kør“ eller „kør igennem“ — rangeres med forsigtighed ind på stationen af togføreren, der i den anledning skal give lokomotivføreren skriftlig ordre til at standse foran sådanne krydsnings-, overhalings- og togpasseringsstationer.

3. Togfølgestationerne underretter skriftligt togene om, at teleforbindelserne er i uorden. Underretningen skal gives til togføreren og lokomotivføreren, og gennemkørende tog skal standses for at modtage den.

Underretning
af tog.
Togenes kørsel

Togene fremsføres med særlig agtpågivenhed over for eventuelt forankørende tog. På strækninger, som ikke er udstyret med linieblokanlæg for pågældende spor og køreretning eller på hvilke sådanne linieblokanlæg ikke kan anvendes, må tog

ikke afsendes fra en togfølgestation, før det forudgående tog kan beregnes at være nået til den næste togfølgestation, og ikke tidligere end 10 minutter efter det forrige togs afgang.

Om dækning af tog, der under sådanne forhold er standset på banelinien eller foran en togfølgestation eller et holdested, se § 51.

B. DOBBELTSPORET BANE MED BEGGE SPOR FARBARE

Togenes førelse

Er på dobbeltsporet bane begge spor farbare, og banen har linieblokanlæg, der er i orden, kører togene i henhold til køreplan eller særtogsanmeldelse på det foreskrevne spor. Har banen ikke linieblokanlæg eller er dette i uorden, kommer bestemmelserne i afsnit A, punkt 3, til anvendelse.

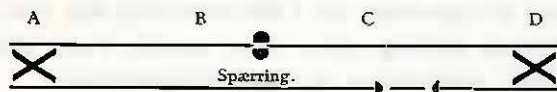
C. DOBBELTSPORET BANE MED DET ENE SPOR SPÆRRET

Underretning
om spærrens
og tågen

1. Må det ene spor på dobbeltsporet bane spærres, forholdes med hensyn til underretninger, anbringelse af advarselsskilt „Pas på“ (formular S 9) og spærreanordninger for eventuelle signalhåndtag for udkørsel, henholdsvis gennemkørsel, til det spærrede spor samt underretning af nabotogfølgestationerne m m forinden påbegyndelse af arbejder på det spærrede spor som anført i § 46.

Ledelsen af
toggangen og
togenes førelse

2. 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 af den af togfølgestationerne — toglederstationen (station A) — fra hvilken det farbare spor er højre spor. Denne station bestemmer, i hvilken rækkefølge togene skal sendes over strækningen, og underretter, efterhånden som dispositionerne træffes, samtlige stationer på den enkeltsporede strækning herom.

Ethvert tog, der skal passere den strækning, der befares som enkeltsporet, skal standses på den station, fra hvilken enkeltsporkørslen begynder, og underrettes herom.

Det første tog, der afsendes over strækningen, skal standse ved mellemliggende togfølgestationer, holdesteder, mellemblø- og ledvogterposter og underrette disse, medmindre sådan underretning har kunnet gives på anden måde.

På strækninger uden linieblokanlæg for venstresporkørsel sker underretningen af tog — og eventuelt stationer m m — under anvendelse af formular S 4.

Toggangen ledes og togene fremføres i øvrigt således:

a) Strækninger uden linieblokanlæg for venstresporkørsel

Toglederstationen udfærdiger en sålydende togfølgeordre:

„TOGFØLGEORDRE

for strækningen fra til (SR § 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, den

.....
stationsbestyrer.“

Togfølgeordren må kun udfærdiges i ét 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 telegramjournalen på samtlige togfølgestationer på den strækning, der befares som enkeltsporet.

Toglederstationen (station A) underretter den anden togfølgestation (station D), der begrænser pågældende strækning, 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.

For togenes førelse gælder følgende:

*Tog, for hvilke det farbare spor er højre spor
(tog fra A til D):*

Såfremt linieblokanlæg findes, kan dette 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.

Togene skal ind- og udrangeres på stationerne efter de herfor givne regler.

b) Strækninger med linieblokanlæg for venstresporkørsel

Kørslen foregår for signal i begge køreretninger, og togene kan afsendes i blokafstand uden iagttagelse af særlige forholdsregler.

Ved indkørsel fra henholdsvis udkørsel til venstre spor må hastigheden ikke overskride 30 km/t.

Såfremt venstresporsignalerne ikke kan eller ikke må benyttes, afvikles toggangen som anført under a), idet togene dog må føres ud af og ind på stationerne under anvendelse af skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse, henholdsvis telefonisk indkørselstilladelse, såfremt betingelserne herfor er opfyldt, jf SIR.

c) På alle strækninger gælder endvidere følgende:

Lokomotivføreren skal 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 tjeneste-

køreplanens indledende bemærkninger (TIB), eller 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 hastighedsnedsættelser opstået efter La's trykning må den pågældende station skaffe sig fornøden underretning, forinden venstresporkørslen påbegyndes.

3. Hvis melding om, at spærringen er hævet, og at normal kørsel på begge spor kan genoptages, medens teleforbindelserne vedblivende er i uorden, indgår til toglederstationen (station A), skal denne station med første tog, eventuelt pr bud, underrette den anden togfølgestation, der begrænser strækningen (station D), om, at toggangen foregår i henhold til bestemmelserne i afsnit B med normal sporbenyttelse.

Foregår kørslen på togfølgeordre, og er station A i besiddelse af denne, skal station A desuden annullere togfølgeordren og – i forbindelse med forannævnte underretning – meddele den anden togfølgestation (station D), at annulleringen har fundet sted. Er station A ikke i besiddelse af togfølgeordren, når meldingen modtages, må den afvente togfølgeordrens 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. Foregår kørslen på togfølgeordre, og er station D i besiddelse af togfølgeordren, skal denne medgives til station A til annullering, eventuelt sendes pr bud.

Det tog, der medbringer underretning (fra station A til station D eller omvendt) om, at spærringen er hævet, skal standse ved mellemliggende togfølgestationer, holdsteder, mellemblok- og ledvogterposter og mundtligt underrette disse om den ophævede spærring.

Spærringen af sporet hævet, men teleforbindelserne vedblivende i uorden

Teleforbindelserne bragt i orden, men spærringen endnu ikke hævet

4. Hvis teleforbindelserne bringes i orden, men sporspærringen endnu ikke er hævet, skal station A, såfremt den er i besiddelse af togfølgeordren, annullere denne og underrette station D herom samt om, at toggangen nu ledes og afvikles efter reglerne i § 47.

Er station A ikke i besiddelse af togfølgeordren, skal den forlange sig ordren tilsendt med første tog, eventuelt pr bud.

§ 50

Togenes standsning på fri bane

Det skal så vidt muligt undgås at standse tog på broer samt på vejkrydsninger i eller uden for niveau.

Et tog, der er standset på fri bane, må ikke sættes i gang uden togførerens mellemkomst, medmindre standsningen skyldes

enten signal „stop“, henholdsvis „forbikørsel forbudt“, fra et mastesignal eller et venstresporsignal, jf dog bestemmelserne i SIR om personbefordrende tog, der holder helt eller delvis ved perron,

eller at anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, jf SIR,

eller at ledbevogtningspersonalet ved en bevogtet overkørsel ikke er underrettet om togets løb (§ 34, punkt 11 b og § 38, punkt 4), henholdsvis om togets afsendelse indtil 30 minutter før planen (§ 33, punkt 5),

og betingelserne for viderekørsel i øvrigt er opfyldt.

Togenes standsning på fri bane

Har signalpasseren, efter at toget er standset for signal „stop“ foran en mellemblokpost, tilkaldt togføreren, må kørslen ikke, selv om signalet forandres til „kør“, 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“, henholdsvis „forbikørsel forbudt“, fra et mastesignal eller et venstresporsignal — 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 fri, skal det eller disse spor *straks* dækkes i den eller de retninger, hvorfra tog kan ventes.

Dækning af nabospor

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.

Skal dækning ske bagud, foranlediges den af togføreren.

3. a. Viser undersøgelsen, at toget vil kunne fortsætte kørslen inden for et tidsrum af 10 minutter fra standsningstidspunktet, eller kan togføreren inden for denne tid opnå forbindelse med en togfølgestation eller en bagvedliggende blokpost, der påtager sig ansvaret for togets dækning, fore-

Dækning af det standsede tog

tages ingen stedlig dækning af toget, jf dog efterfølgende punkt b. I modsat fald dækkes toget på stedet ved togførelsens foranstaltning og på dennes ansvar.

Dækning udføres i overensstemmelse med SIR's 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 advarsskilt „Pas på“ (formular S 9) på samme måde, som når en banestrækning er spærret, jf § 46. Tilsvarende gælder den på den anden side af det standsede tog liggende togfølgestation.

b. Bliver et tog, når teleforbindelserne er i uorden (jf § 49), standset på banelinien eller foran en togfølgestation eller et holdsted, skal toget straks dækkes.

4. a. Bliver toget i stand til at genoptage sin kørsel i *planmæssig køreretning*, og inden der er tilkaldt *hjelpe-maskine*, 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 af den planmæssige*, og inden der er tilkaldt *hjelpe-maskine*, skal det, medmindre tilladelse til tilbagerykning er indhentet fra den togfølgestation, hvortil toget

føres tilbage, under tilbagerykningen dækkes af en mand forud for toget. Dette følger efter i en afstand af ca 800 m. Uanset om der er indhentet tilladelse til tilbagerykning, må toget ikke passere et mellembloksignal, der gælder for dets planmæssige køreretning, eller et venstrespor-mellembloksignal, der viser „stop“, henholdsvis „forbikørsel forbudt“, før der gennem mellemblokposten, henholdsvis gennem telefonen ved signalet, 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 *hjelpe-maskine* 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 forud for det i en afstand af ca 800 m, og en anden følger efter toget i samme afstand.

5. Når et tog i henhold til foranstående har efterladt knaldsignaler på linien, skal det underrette første ledvogter eller mellemblokpost 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.

Underretning;
om udlagte
knaldsignaler

§ 51—52

Assistance fra
banetjenestens
og sikrings-
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 banetjenestens og sikrings-tjenestens personale og overdrage disse at udføre den foreskrevne dækning. Banetjenestens og sikringstjenestens personale er forpligtet til at udføre denne tjeneste, dog må tjenestegørende ledbevogtningspersonale 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 sporet o l, om, hvilken hjælp der er fornøden (hjælpemaskine, hjælpvogn, ambulance, lægehjælp e l).

Forlangendet kan gives telefonisk eller ved bud. Er togets lokomotiv tjenstdygtigt, 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.

Hjælps-
fremskaffelse

Stationsbestyreren skal navnlig iagttage:

at den på den anden side af det nedbrudte tog liggende togfølgestation straks underrettes om uheldet, og at dens kvittering for meldingen modtages. Advarselsskiltet „Pas på“ (formular S 9) og spærreanordningen for eventuelle signalhåndtag for udkørsel henholdsvis gennemkørsel til det spærrede spor anbringes på begge togfølgestationer på samme måde som ved spærring af spor på fri bane, jf § 46, punkt 4 og § 47, punkt 1,

at der efter omstændighederne forlanges hjælpemaskine, hjælpetog, hjælpvogn, ambulance, lægehjælp osv,

at togtkontoret, funktionsleder T, samt lederen af vedkommende driftsområde, baneområde og driftsdepotområde 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 (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 af banetjenestens henholdsvis sikrings-tjenestens personale, skal den togfølgestation, hvor hjælpen er forlangt, tillige sørge for, at lederne af vedkommende bancområde og banemesterstrækning samt eventuelt sikringsingeniøren og sikringsmesteren får fornøden underretning.

c. Sker nedbruddet på en togfølgestation, skal denne uden særlig opfordring foretage det fornødne.

3. Togkontoret kan give tilladelse til at benytte et andet togs lokomotiv til at fremføre et nedbrudt tog og foranlediger da hjælpelokomotivet anmeldt, jf § 38.

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 hjælpepetoget 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 hjælpepetoget og på samme spor som dette, må det ikke afsendes, før der haves sikkerhed for, at hjælpepetoget 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 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 hjælpepetog bør føres med forsigtighed til det nedbrudte tog. Forinden det forlader den togfølgestation, som begrænser det banestykke, på hvilket det nedbrudte tog befinder sig, skal den anden nabotogfølgestation underrettes derom, og hjælpepetoget kan da efter omstændighederne bringe det nedbrudte tog frem eller tilbage. Togfølgestationen meddeler skriftligt hjælpepetoget, om teleforbindelserne er i orden, samt om den anden nabotogfølgestation er underrettet om dets afsendelse. Udfærdigelse af fribaneordre til hjælpepetoget for det banestykke, hvor hjælpen skal ydes, kommer ikke til anvendelse.

Om liniebloksignalers betydning for hjælpepetog, se § 39.

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

Så snart toget er bragt ind på 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 teleforbindelserne i uorden, skal toget, når det af hjælpepetoget bringes frem eller tilbage, dækkes ved, at der sendes en dækningspost forud for det i en afstand af ca 800 m, og en anden følger efter toget i samme afstand.

7. De foran givne regler for nedbrudte tog kommer ikke alene til anvendelse, når selve togets utjenstydgtighed hindrer dets fremførelse, men også, når et tog på fri bane bliver ude af stand til at fortsætte sit løb, fordi *banelinien* er blevet ufarbar.

8. Skyldes ufarbarheden snelæg, kommer de herfor særligt givne forskrifter til anvendelse.

Standses et tog af sne på fri bane med ringe udsigt til

Hjælpepetogets
førelse til det
nedbrudte tog

Det nedbrudte
togs førelse,
når teleforbin-
delserne er
i uorden

Banen ufarbar

Snelæg

Benyttelse af
andet togs
lokomotiv

Genoptagelse
af kørslen

snart at kunne komme videre, skal togføreren så 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 pågældende station.

Det påhviler den togfølgestation, der får meddelelsen, eventuelt forlangendet om hjælp fra togføreren, at iagttage de i punkt 2 givne bestemmelser for nedbrudte tog.

Skal sneplov udsendes på et banestykke, hvor der befinder sig et i sne fastkørt tog, må dette tog dog først underrettes, og det må i så tilfælde, selv om det måtte være i stand dertil, ikke sætte sig i bevægelse imod sneploven.

9. Hvis et tog ekstraordinært standser på fri bane af årsager, som ikke formodes at kræve, at der ydes toget hjælp (f.eks. sprængt trykluftslange, varmløben vogn o.l.), skal den togfølgestation, der modtager underretning om standsningen, iagttage de i punkt 2 givne bestemmelser for nedbrudte tog.

Etablering af kørsel på venstre spor på dobbeltsporet bane (efter reglerne i § 47) må først ske efter indhentet tilladelse hos togkontoret, og kun under forudsætning af, at togføreren for det standsede tog, forinden venstresporkørslen påbegyndes, er underrettet herom, samt om, at kørslen kun må genoptages efter forud indhentet tilladelse hos en af de togfølgestationer, der begrænser det spærrede banestykke.

Tilladelse til genoptagelse af kørslen må ikke gives, så længe det andet spor på det pågældende banestykke befares af tog i samme køreretning som det standsede tog.

§ 53

Beskadigede og efterladte vogne

1. Bemærkes det under et togs kørsel, at en akselkasse muligt er varmløben, eller bemærkes der sådanne uregelmæssigheder ved vognene eller ved toget i det hele taget, at det kan befrygtes, at viderekørsel frembyder fare for toget

selv eller for tog på nabospor, skal toget straks standses af den, der bemærker uregelmæssigheden. Er dette ikke muligt, skal der omgående gives melding til næste station, mellemblokpost eller ledvogterpost, der da standser toget og underretter det om årsagen til standsningen. Er der allerede stillet signal for toget, sættes dette straks på „stop“.

I alle tilfælde, hvor tog standses ekstraordinært på grund af fejl eller uregelmæssigheder ved en vogn, skal togføreren og lokomotivføreren i forening undersøge toget, der om muligt føres videre til næste station, hvor vognen eventuelt udsættes. Under denne kørsel skal personalet i toget holde vognen under observation, således at toget straks kan standses, såfremt vognen afspores, eller faren for uheld øges. Under togets kørsel ind på en station skal der udvises særlig agtpågivenhed bl. a. af hensyn til risikoen for afsporing ved vognens passage af sporskifter.

2. Bliver det nødvendigt for et tog at efterlade vogne på den frie bane, skal togføreren drage omsorg for, at vognene ved bremsning eller på anden måde sikres således, at de ikke kan sættes i bevægelse, samt at de bliver bevogtet og dækket i overensstemmelse med forskrifterne i SIR.

Togføreren skal mod kvittering give den første togfølgestation skriftlig underretning herom, eventuelt tillige den første mellemblokpost med ordre til signalpasseren om, at han ikke må blokere sit signal for pågældende køreretning. Togføreren skal i den anledning give lokomotivføreren skriftlig ordre til at standse foran indkørselssignalet til den første togfølgestation, henholdsvis signalet foran den første mellemblokpost. Når toget er bragt til standsning foran signalet, skal togføreren sætte sig i forbindelse med stationen, henholdsvis mellemblokposten, og underrette stationsbestyreren, henholdsvis signalpasseren.

Togfølgestationer, der får den nævnte underretning, følger de i § 52 for nedbrudte tog givne regler, idet dog togmaskinen efter omstændighederne kan benyttes som hjælpe-maskine.

§ 54
Ild i toget

Ild i toget

Bemærkes der ild i et tog, skal toget uopholdeligt standses og dækkes, jf § 51, punkt 3 a. Den vogn, hvori der er gået ild, skilles fra de øvrige, og ilden søges slukket. Det er forbudt, når ilden opdages, uden nærmere forudgående undersøgelse at forsøge at føre toget videre.

§ 55
(bortfaldet)

§ 56
Løse vogne

Løse vogne

Bliver vogne af vinden eller på anden utilsigtet måde ført ud på banelinien, skal togfølgestationen eller holdestedet, så snart det bemærkes, give alarmsignal til linien.

Bemærkes løse vogne på banen, skal enhver tjenestemand ved alle til hans rådighed stående 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. ARBEJDSKØRETØJER

§ 57

Arbejds køretøjers fremførelse

Bestemmelserne i nærværende paragraf gælder for såvel fjernstyrede som ikke-fjernstyrede strækninger.

Ved betegnelsen stationsbestyreren forstås i denne paragraf også lederen af en kommandopost, henholdsvis lederen af en fjernstyringscentral (FC).

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Arbejds køretøjer

Troljer, dræsiner og skinnekørende maskiner for sporvedligeholdelse betegnes arbejds køretøjer. Et arbejds køretøj med akseltryk på mindst 2000 kg, som er i stand til med sikkerhed at kortslutte sporsolatløner, er forsynet med attest herom. Om skinnecykler og stigetroljer gælder særlige bestemmelser, jf ordre-serie O og »S-baneinstruks«.

1.2. Fører. Ledsagelse og bemanning

En af det ledsagende personale skal have ansvaret for arbejds køretøjets førelse og benævnes føreren. Som fører kan anvendes statsbanetjenestemænd og efter generaldirektoratets nærmere bestemmelse ikke-tjenestemænd med Ingenlør- eller konstruktøruddannelse. Et motordrevet arbejds køretøj kan ud over føreren være bemanded med chauffør.

Et arbejds køretøj skal være under uafbrudt ledsagelse, så længe det er på spor, og føreren må kun forlade arbejds køretøjet, når det er bragt ud af sporet eller er under tilsyn. Et arbejds køretøj kan dog med stationsbestyrerens tilladelse i hvert enkelt tilfælde hensættes uden tilsyn på et nærmere aftalt spor på en station, jf § 15, punkt 2.

1.3. Kørsel på togfølgestationers område

Et arbejdskøretøj må kun føres ind på en togfølgestations spor, når stationsbestyreren har givet tilladelse hertil, jf dog punkt 3.2.

1.4. Kørsel i usigtbart vejr

I usigtbart vejr, såsom tåge og snevejr, er kørsel med arbejdskøretøjer kun tilladt, når kørslen er påtrængende nødvendig.

1.5. Kørsel på spor under anlæg

For kørsel på spor under anlæg følges de i nærværende paragraf indeholdte bestemmelser i den udstrækning, de kan bringes til anvendelse. Eventuelle afvigelser fastsættes i hvert enkelt tilfælde af den myndighed, som har ansvaret for det pågældende anlægsarbejde.

1.6. Kørsel på spærrede spor

For kørsel på spærrede spor gælder bestemmelserne i § 46, punkt 5 b og 5 c.

1.7. Fremførelsesmåder

Arbejdskøretøjer kan fremføres

- på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar, jf punkt 2
- på førerens eget ansvar, jf punkt 3
- som tog, jf punkt 4.

2. Bestemmelser om kørsel på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar**2.1. Anvendelse**

Disse bestemmelser må anvendes for alle arter af arbejdskøretøjer og på alle strækninger.

2.2. Førerens forhold**2.2.1. Kørselens påbegyndelse**

Et arbejdskøretøj må kun afgang fra en togfølgestation, når tilladelse hertil er indhentet fra stationsbestyreren. Såfremt kørslen skal påbegyndes på fri bane, indhentes tilladelsen hos en af de togfølgestationer, der begrænser det banestykke, hvor arbejdskøretøjet befinder sig, henholdsvis hos FC.

Tilladelsen skal indhentes af føreren, og han skal under opgivelse af navn og tjenestestilling give nødvendige oplysninger om kørslen og om arbejdskøretøjets art, her-

under gøre opmærksom på, at det ønskes fremført på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar. Føreren skal tillige oplyse, hvorvidt arbejdskøretøjet har »attest«, jf punkt 1.1.

Stationsbestyreren træffer aftale om kørslen med nabotogfølgestationen og giver herefter føreren tilladelse til kørslen med angivelse af nabotogfølgestationens navn.

På fjernstyrede strækninger kan der mellem føreren og FC aftales kørsel over mere end ét banestykke uden melding fra hver station om ankomst.

2.2.2. Forhold til signaler

Arbejdskøretøjet skal respektere alle signaler. Kørsel forbi et signal må således kun finde sted, såfremt signalet viser en kørtilladelse, eller såfremt føreren har fået tilladelse til at passere signalet.

2.2.3. Sporbenyttelse på fri bane

Når arbejdskøretøjet under kørsel på dobbeltsporet bane forlader en togfølgestation, skal det køre ad det før pågældende køreretning normale spor, medmindre tilladelse til anden sporbenyttelse er givet. På baner med 3 eller flere spor træffes i hvert enkelt tilfælde aftale om, hvilket spor der skal benyttes.

Arbejdskøretøjet må standse undervejs. Det må tillige køre frem og tilbage henholdsvis sættes af spor på fri bane, såfremt tilladelsen hertil forud er givet af stationsbestyreren.

Tilbagekørsel skal finde sted ad samme spor som udkørsel, såfremt tilbagekørslen sker på samme tilladelse som udkørslen.

2.2.4. Kørsel efter tog eller andet arbejdskøretøj**2.2.4.1. Strækninger med automatiske linieblokanlæg**

Et arbejdskøretøj må følge efter plantog og særtog i blokafstand og efter arbejdstog i stationsafstand. Endvidere må et arbejdskøretøj følge efter et andet arbejdskøretøj i blokafstand, når det forankørende arbejdskøretøj har »attest« og ikke har tilladelse til at køre frem og tilbage henholdsvis at blive sat af spor på fri bane.

2.2.4.2. Øvrige strækninger

Et arbejdskøretøj må ikke følge efter tog eller et andet arbejdskøretøj i mindre afstand end stationsafstand. På ikke-fjernstyrede strækninger er det dog tilladt et arbejdskøretøj at følge efter plantog og særtog eller et andet arbejdskøretøj i mindre afstand end stationsafstand på betingelse af

- at kørslen foregår i sigtbart vejr
- at føreren for bageste arbejdskøretøj er underrettet om forholdet
- at bageste arbejdskøretøj holder sig mindst 200 m efter det forankørende tog eller arbejdskøretøj
- at forreste arbejdskøretøj ikke har tilladelse til at køre frem og tilbage på fri bane.

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

2.2.5. Kørsels afslutning

Når arbejdskøretøjet er ankommet til en af de to togfølgestationer, der begrænser banestykket, skal føreren straks give melding herom til stationsbestyreren, medmindre det drejer sig om en fjernstyret strækning, og der er truffet anden aftale med FC, f.eks. om kørsel over mere end ét banestykke uden melding fra hver station om ankomst.

Fjernes arbejdskøretøjet fra sporet på fri bane, eller opfylder det – efter hel eller delvis aflæsning – betingelserne for fremførelse på førerens eget ansvar, underretter føreren den ene af de togfølgestationer, der begrænser banestykket, henholdsvis FC, herom.

Når føreren afgiver melding om kørsels afslutning, er han tillige ansvarlig for, at der ikke er efterladt vogne, værktøj og lignende i sporet på fri bane.

Arbejdskøretøjet må herefter ikke påny indlades på banestykket eller bringes på spor igen, forinden tilladelse hertil er indhentet.

2.2.6. Nedbrud

Bliver et arbejdskøretøj, der befinder sig på fri bane, ude af stand til at fortsætte kørslen, skal det straks sættes ud af sporet, hvis dette er muligt. Melding om, at arbejdskøretøjet er sat ud af sporet, gives herefter af føreren til en af de togfølgestationer, der begrænser banestykket, henholdsvis FC.

Kan arbejdskøretøjet ikke bringes ud af sporet, skal melding herom samt anmodning om den fornødne hjælp snarest gives af føreren til en af de nævnte togfølgestationer, henholdsvis FC. Dækning af arbejdskøretøjet sker i overensstemmelse med reglerne i § 51 vedrørende dækning af tog, der ekstraordinært standser på fri bane.

2.2.7. Kørsel under særlige forhold

I tilfælde, hvor en eller flere stationer er lukket eller overgået til at være holdsted, kan der mellem føreren og en togfølgestation træffes særlig aftale om arbejdskøretøjets fremførelse, jf. punkt 2.3.4.

2.3. Stationernes forhold**2.3.1. Af- og tilbagemelding på fjernstyrede strækninger**

Arbejdskøretøjer af- og tilbagemeldes normalt ikke.

Berører kørslen en overgangsstation, der ikke er fjernstyret, eller en understation med understationsdrift, skal der mellem nævnte station og FC træffes aftale om kørslen. Er fjernstyringsanlægget i uorden, og indføres der efter FC's bestemmelse i den anledning kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand, skal arbejdskøretøjer af- og tilbagemeldes efter bestemmelserne i punkt 2.3.2.

2.3.2. Af- og tilbagemelding på øvrige strækninger**2.3.2.1. Afmelding**

Når en togfølgestation har fået anmodning fra en fører om kørsel med et arbejdskøretøj på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar, skal den underrette nabotogfølgestationen herom med opgivelse af det påregnede seneste tidspunkt for kørsels ophør på banestykket mellem afgangsstationen og nabotogfølgestationen. Endvidere gives oplysning om sporbenyttelse på fri bane, om kørslen skal foregå over hele banestykket, og om den

ønskes fortsat ud over nabotogfølgestationen. I sidstnævnte tilfælde gives tillige oplysning om køretøjets endelige bestemmelsesstation.

Når nabotogfølgestationen har erklæret sig indforstået med kørslen, og arbejdskøretøjet er klar til at afgå, foretages afmelding.

På enkeltsporet bane sker afmelding ved følgende telegram:

»(Stationsnavn)
Et arbejdskøretøj afsendes. Fører er
(Stationsnavn)«

Herfor kvitteres således:

»(Stationsnavn)
Et arbejdskøretøj modtages.
(Stationens og ekspedientens navn)«

På dobbeltsporet bane sker afmelding ved følgende telegram:

»(Stationsnavn)
Et arbejdskøretøj ad spor i køreretningen
..... afsendes. Fører er
(Stationsnavn)«

Herfor kvitteres således:

»(Stationsnavn)
Et arbejdskøretøj ad spor i køreretningen
..... modtages.
(Stationens og ekspedientens navn)«

Stationsbestyreren giver herefter føreren tilladelse til kørslen i overensstemmelse med den med nabotogfølgestationen truffene aftale og med angivelse af denne stations navn.

Kan den togfølgestation, hvortil afmeldingen skal gives, ikke vækkes, må kørslen ikke iværksættes, jf dog punkt 2.3.4.

2.3.2.2. Tilbage melding

Når føreren har givet melding til stationsbestyre-

ren om, at arbejdskøretøjet er ankommet til togfølgestationen, foretages tilbagemelding.

Tilbage melding sker ved følgende telegram:

»(Stationsnavn)
Arbejdskøretøjet ankommet til
Fører var
(Stationens og ekspedientens navn)«

Herfor kvitteres således:

»(Stationsnavn)
Tilbage melding fra for arbejdskøretøjet
med som fører modtaget.
(Stationens og ekspedientens navn)«

Når føreren har afgivet melding om, at arbejdskøretøjet er fjernet fra sporet på fri bane, eller at det - efter hel eller delvis aflæsning - opfylder betingelserne for fremførelse på førerens eget ansvar, sker tilbagemelding ved følgende telegram:

»(Stationsnavn)
Kørsel med arbejdskøretøj mellem og
..... ophørt. Fører var
(Stationens og ekspedientens navn)«

Herfor kvitteres således:

»(Stationsnavn)
Kørsel med arbejdskøretøj med som
fører mellem og ophørt.
(Stationens og ekspedientens navn)«

2.3.3. Anbringelse af spærreanordninger m v

Signalhåndtag for udkørsel til det spor, som arbejdskøretøjet fremføres på, skal sikres mod utilsigtet betjening ved spærreanordninger, jf »Sikringsanlæggene og deres betjening«. På stationer uden udkørselssignaler mod det pågældende spor, men med gennemkørselsangivelse på indkørselssignalet, skal signalhåndtag for gennemkørsel til det pågældende spor ligeledes sikres mod utilsigtet betjening ved nævnte spærreanordninger. Kan sådanne sikkerhedsforanstaltninger ikke foretages, anbringes i stedet et skilt »Arbejdskøretøj« ved den telefon, der anvendes til togafmelding.

Spærreanordninger, henholdsvis skilt, må først fjernes, når kørslen er meldt afsluttet. Er det nødvendigt at fjerne spærreanordninger for signalhåndtag af hensyn til signalgivning for et arbejdskøretøj eller et tog, der følger efter et arbejdskøretøj, skal signalhåndtaget påny sikres, når det efterfølgende arbejdskøretøj, henholdsvis tog, har forladt stationen.

2.3.4. Forholdsregler, når togfølgestationer er lukket m v

Når et arbejdskøretøj er afmeldt, må ingen af de togfølgestationer, der begrænser det pågældende banestykke, lukkes (§ 13, I), overgå til at være ubetjent (§ 13, II) eller betjent af stationspasser (§ 5 B, I), før kørslen er afsluttet.

Når stationer på den strækning, hvor kørslen skal finde sted, er lukket eller holdested, skal arbejdskøretøjet afmeldes til den nærmest følgende togfølgestation. Afmelding må dog ikke gives ud over en by- eller knudestation. Stationsbestyreren underretter føreren om, hvilke stationer der er lukket, og giver ham tilladelse til at passere disse stationers signaler i stopstilling.

I tilfælde, hvor den nærmeste by- eller knudestation er lukket, kan kørsel dog finde sted – efter aftale mellem føreren og en togfølgestation – over en nærmere angivet strækning inden for et nærmere fastsat tidsrum. Den pågældende togfølgestation er herefter alene ansvarlig for, at der ikke indlades tog på den pågældende strækning, forinden der fra føreren er modtaget melding om, at kørslen er endt.

Når et arbejdskøretøj, der er afmeldt over en længere strækning på grund af togfølgestationernes lukning eller som følge af, at stationerne på strækningen er overgået til holdested, ikke vil kunne have forladt strækningen eller være fjernet fra sporet, inden der skal tog ind på det spor, arbejdskøretøjet benytter, kan der mellem føreren og den togfølgestation, hvortil henvendelsen sker, træffes aftale om arbejdskøretøjets fremførelse over en del af strækningen. Sådant aftale må dog kun træffes, når det vil være føreren muligt i betimelig tid, inden toget skal indlades på strækningen, at anbringe arbejdskøretøjet på en nærmere aftalt station, der til den tid vil være betjent som togfølgestation.

Når arbejdskøretøjet er anbragt på den aftalte station, skal føreren snarest muligt give underretning herom til de togfølgestationer, mellem hvilke afmelding er foretaget. Indtræffer der forhold, som bevirker, at aftalen ikke kan overholdes, skal føreren hurtigst muligt underrette en togfølgestation herom.

2.3.5. Indførelse i togjournalen m v

2.3.5.1. Fjernstyrede strækninger

I fjernstyringscentraler med togtidsskriver skal FC ved påskrift på registreringspapiret sørge for, at det fremgår, at der er tale om registreringer for kørsel med et arbejdskøretøj.

I fjernstyringscentraler uden togtidsskriver skal FC gøre fornøden notat om kørslen i telegramjournalen.

2.3.5.2. Øvrige strækninger

Tiderne for af- og tilbagemelding, afgang, ankomst m v samt bemærkning om sporbenyttelse på strækningsafsnit med to eller flere spor indføres i togfølgestationen med rødt.

2.3.6. Signalgivningsforskrifter

2.3.6.1. Ved kørsel på enkeltsporet bane og på højre spor i koreretningen på dobbeltsporet bane

På strækninger med manuelle linieblokanlæg foretages ikke signalgivning for arbejdskøretøjer.

På øvrige strækninger skal signal til ind-, ud- og forbikørsel (herunder signal »stop og ryk frem«) normalt anvendes. På fjernstyrede strækninger kan også anvendes signal til gennemkørsel, når et arbejdskøretøj har fået tilladelse til kørsel over mere end ét banestykke uden melding fra hver station om ankomst.

På strækninger med automatiske linieblokanlæg eller andre strækningssikringsanlæg med strækningssporisolation må signalgivning for udkørsel dog ikke anvendes, når arbejdskøretøjet ikke skal

køre til næste togfølgestation, men vende tilbage fra fri bane, henholdsvis sættes af sporet på fri bane. Når banestykket, henholdsvis sporet på det pågældende banestykke, er frit, gives der føreren tilladelse til at køre ud på strækningen og herunder passere udkørselssignalet på »stop« og eventuelle perronudkørselssignaler på »forbikørsel forbudt«.

2.3.6.2. Ved kørsel på venstre spor i køreretningen på dobbeltsporet bane

På strækninger uden linieblokanlæg for venstre-sporkørsel gives der føreren tilladelse til kørsel ud af stationen til venstre spor, henholdsvis ind på stationen fra venstre spor.

På strækninger med linieblokanlæg for venstre-sporkørsel skal signal til ind-, ud- og forbikørsel normalt anvendes. Signalgivning for udkørsel til venstre spor må dog ikke anvendes, når arbejdskøretøjet ikke skal køre til næste togfølgestation, men vende tilbage fra fri bane, henholdsvis sættes af sporet på fri bane. Når pågældende spor er frit, gives der føreren tilladelse til at køre ud på strækningen og herunder passere venstresporudkørselssignalet og eventuelle perronudkørselssignaler på »stop« henholdsvis »forbikørsel forbudt«.

2.3.7. Afsendelse af tog m v efter arbejdskøretøj

Når der er givet tilladelse til kørsel med et arbejdskøretøj, må der ikke indlades tog eller arbejdskøretøj på pågældende spor, før kørslen er meldt afsluttet, jf dog punkt 2.2.4.1 og 2.2.4.2. samt følgende undtagelse:

På strækninger med automatiske linieblokanlæg må tog følge efter et arbejdskøretøj i blokafstand uden at afvente tilbagemelding for dette henholdsvis melding fra føreren om kørslens afslutning på betingelse af

- at arbejdskøretøjet har »attest«
- at der ikke er givet arbejdskøretøjet tilladelse til at køre frem og tilbage henholdsvis at blive sat af spor på fri bane.

3. Bestemmelser om kørsel på førerens eget ansvar

3.1. Anvendelse

Disse bestemmelser må kun anvendes for arbejdskøretøjer, hvis bruttovægt – mandskab på arbejdskøretøjet ikke medregnet – højst er 250 kg, og hvis indretning er sådan, at det ledsagende personale uden anvendelse af hjælpemidler er i stand til at fjerne arbejdskøretøjet med eventuelt læs fra sporet. Arbejdskøretøjet må ikke medføre påhængsvogn.

På fjernstyrede strækninger og på strækninger med linieblokanlæg må kørsel på førerens eget ansvar ikke finde sted.

3.2. Førerens forhold

Arbejdskøretøjet fremføres på førerens eget ansvar.

Inden kørslen påbegyndes, skal føreren ved forespørgsel til udgangsstationen indhente oplysning om toggangen m v (tillyste og aflyste tog, sporspæringer, kørsel på venstre spor på dobbeltsporet bane, togforsinkelser, lukkede og ubetjente stationer m v), idet han samtidig underretter stationen om, hvilken art af arbejdskøretøj det drejer sig om, samt at kørslen sker på førerens eget ansvar.

Førinden et arbejdskøretøj sættes på spor på fri bane, skal føreren så vidt muligt indhente tilsvarende oplysninger hos en af de togfølgestationer, der begrænser det pågældende banestykke.

Hovedsignaler har ingen betydning for arbejdskøretøjet. Ved indkørselssignaler med telefon skal føreren dog gennem denne indhente tilladelse til at køre ind på stationen, medens indkørselssignaler uden telefon må passeres med forsigtighed uden tilladelse. Perronudkørselssignaler og dværgsignaler skal respekteres.

3.3. Stationernes forhold

Togfølgestationerne skal meddele forlangte oplysninger så nøjagtigt som muligt og skal desuden uopfordret give føreren alle de oplysninger om toggangen m v, stationen er i besiddelse af, og som kan få betydning for arbejdskøretøjets fremførelse.

Oplysningerne må kun gives af stationspersonale, der er berettiget til at fungere som stationsbestyrer, og først efter at stationsbestyreren har været spurgt.

På togfølgestationer foretages ikke signalgivning for ind- og ud-kørsel.

Arbejdskøretøjet af- og tilbagemeldes ikke, og der skal ikke gøres notat om kørslen.

4. Bestemmelser om fremførelse som tog

4.1. Anvendelse

Alle arter af motordrevne arbejdskøretøjer kan fremføres som tog således:

4.1.1. På strækninger uden linieblokanlæg

4.1.1.1. Fjernstyrede strækninger

- som arbejdstog (§ 35)
- som særlige arbejdstog (§ 36)

4.1.1.2. Øvrige strækninger

- som særtog (§ 34)
- som arbejdstog (§ 35)
- som særlige arbejdstog (§ 36)

4.1.2. På strækninger med manuelle linieblokanlæg

- som særlige arbejdstog (§ 36)

4.1.3. På strækninger med automatiske linieblokanlæg

- som særtog, såfremt arbejdskøretøjet har »attest« (§ 34)
- som arbejdstog (§ 35)
- som særlige arbejdstog (§ 36)

Anordning og fremførelse m.v. sker efter de for sådanne tog foreskrevne bestemmelser, dog kan der i anmeldelsen fastsættes afvigelser, f.eks. med hensyn til hastigheden.

4.2. Førerens forhold

Der ses bort fra medgivelse af togfører, idet føreren skal sørge for, at arbejdskøretøjet fører kendingssignal, slutsignal og underretningssignal som i SIR foreskrevet for tog.

4.3. Stationernes forhold

Underretning til andre tog om krydsning, overhaling eller togpassering skal indeholde oplysning om, at det drejer sig om et arbejdskøretøj.

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

1. Sikring

En togfølgestation, der er forsynet med centralsikring, kan i togtid betjenes af stationspasser. Stationen betragtes da som holdested og deltager således ikke i togenes af- og tilbagemelding.

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 en bestemt togvej gennem stationen kan aflåses på den måde, at signalgivningen sættes i afhængighed af forbindelsessporskifterne 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. Stationspasser

En stationspasser kan enten være en ikke-tjenestemand eller en tjenestemand, som i begrænset omfang er betroet ansvaret for sikkerhedstjenesten. En ikke-tjenestemand betragtes med hensyn til de ham påhvilende tjenstlige forretninger som tjenestemand og må afgive erklæring som sådan.

Stationspasseren skal almindeligvis være fuldt fortrolig med betjeningen af det på stationen værende sikringsanlæg, hvorom der efter aflagt prøve skal udstedes attest af funktionsleder T. Har stationspasseren ikke denne attest, må han kun foretage de for signalernes indstilling nødvendige manipulationer og må under ingen omstændigheder foretage indgreb i sporskifteaflysningen.

3. Stationsbestyrerens forhold ved overleveringen til stationspasser

Forinden stationen afgives til en stationspasser, skal stationsbestyreren med hensyn til indstilling af togvej og til aflåsning af sporskifter og sporspærre forholde sig som foreskrevet i sikringsplanen henholdsvis betjeningsforskrifterne for det pågældende sikringsanlæg ved overgang til betjent holdested. Eventuelle nøgler, som ikke må benyttes af stationspasseren, skal anbringes på et for denne utilgængeligt sted.

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

4. Nøgler til sidespor på fri bane

Opbevares nøglen eller nøglerne til et sidespor på fri bane på en af sidesporets nabostattoner, 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.

5. Uregelmæssigheder

Kommer sikringsanlægget under stationspasserens tjeneste i orden, 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 togkontoret, funktionsleder T, og eventuelt sikrings-tjenestens personale.

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

6. Togankomst og togafgang

Nabostationen skal umiddelbart før togafgang underrette den station, der betjenes af stationspasser, om afgangstiden.

Inden stationspasseren stiller signal »kør« henholdsvis »kør igennem« for et tog, skal han sikre sig

- at togvejen er fri,
- at de sporskifter, han kan stille, er aflåset,
- at sporskifterne er rigtigt stillet til hovedspor,
- at der i øvrigt intet er til hinder for togets ind-, ud- eller gennemkørsel.

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

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

7. Linieringning og signal »afgang«

På baner, hvor linieringning foretages, afgiver stationspasseren klokkesignalerne, for så vidt gennemringning ikke finder sted. For gennemkørende tog må stationspasseren lagttage, at linieringning er foretaget, før gennemkørselssignal gives, og for standsende tog må signal »afgang« ikke gives, før linieringning er foretaget.

8. Underretning af ledbevogtningspersonalet

Såfremt stationen deltager i linieringningen, skal stationspasseren - medmindre andet er fastsat i togplanerne - underrette eventuelt ledbevogtningspersonale på stationens område og på den strækning, over hvilken stationen afgiver meldingssignal for tog med ulige tognumre, om

- tillysning af særtog, arbejdstog, hjælpetog og sneplovtog, jf § 34, punkt 11 a,
- driftsuregelmæssigheder, jf § 41, punkt 13 (krydsningsforlægninger og andre forandringer i toggangen), § 44, punkt 2 a (aflysning af tog), § 45, punkt d (aflysning af den regelmæssige drift) og § 46, punkt 2 (spærring af spor på fri bane).

Underretning til ledbevogtningspersonalet om togforsinkelser gives efter reglerne i § 40, punkt 2.

Kan ledbevogtningspersonalet ikke underrettes på foreskreven måde om tillysning af et tog, inden dette skal ind på det pågældende bane-stykke, skal nærmeste togfølgestation underrettes herom, og denne station sørger da for, at toget bliver underrettet som foreskrevet i § 34, punkt 11 b.

9. Rangering

Under forudsætning af, at den under punkt 3 påbudte aflåsning tillader det, kan rangering finde sted i den tid stationen betjenes af stationspasser, undtagen når stationspasseren ikke har attest, jf punkt 2.

Uden for togtid må der ikke foretages rangering, der berører den togvej, togene skal benytte.

Når rangering skal finde sted, skal stationspasseren efter togfø-rens ordre i nødvendigt omfang foretage oplåsning af sporskifter henholdsvis udlevere sporskiftenøgler.

Togføreren er ansvarlig for, at stationens sikringsanlæg efter endt rangering bringes i foreskreven stand, og at vognene hensættes på læssesporet inden for frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

10. Stationen betjenes ekstraordinært som togfølgestation

Bliver det af hensyn til tillysning af tog eller under uregelmæssig toggang undtagelsesvis nødvendigt at etablere en station som togfølgestation i et tidsrum, i hvilket stationen normalt er holdsted, skal stationsbestyreren – efter at have sikret sig, at stationens indkørselssignal står på »stop« – snarest underrette nabotogfølgestationerne om forholdet, medmindre dette fremgår af en særtogs-anmeldelse, der er uddelt til disse stationer.

§ 59

Sikring og pasning af sidespor på fri bane

Sidespor på fri bane betragtes som holdsteder.

1. Sporskifterne i hovedspor skal være forsynet med sporskiftesignal.

Sidespor med hovedsignal skal være centralsikret.

Sidespor uden hovedsignal skal være sikret således:

Sporskifterne skal være aflåset ved nøgleaflåsning, og sporskifterne i hovedspor skal være forsynet med betjenings-lås, der sikrer tungetilslutningen. Nøgleaflåsningens anlægget udformes på følgende måder:

a. Sporskiftenøglerne anbragt i en centrallås i afhængig-hed af udkørselssignalerne på nabotogfølgestationerne. Denne ordning skal anvendes på baner, hvor største tilladte hastighed overskrider 75 km/t.

b. Sporskiftenøglerne, som giver adgang til aflåsningens-anlægget, anbragt på nabotogfølgestationerne eller andre i tog-planerne nærmere fastsatte stationer.

For sikring af sidespor på baner, der kun er bestemt til at befares af ikke-personførende tog, kan der af general-direktoratet fastsættes særlige regler.

2. Uden for de tider, i hvilke der rangeres ved sidespor eller foretages sporskifteeftersyn, skal sporskifterne i hoved-spor være stillet og aflåset til frit hovedspor og dæknings-sporskifterne og sporspærreerne være stillet og aflåset således, at de hindrer kørsel ud i hovedsporet. Ved sidespor uden hovedsignal skal de nøgler, som giver adgang til aflåsningens-anlægget, være fjernet fra sporskifterne m v og anbragt som angivet i punkt 1.

Sikringsanlæg

Sporskifternes
stilling og
aflåsning

3. Når de under punkt 1 b nævnte sporskiftenøgler udleveres af opbevaringsstationen, underretter denne station straks de togfølgestationer, der begrænser det banestykke, på hvilket sidesporet er beliggende, med angivelse af, til hvilket tog sporskiftenøglerne er udleveret. Når det pågældende tog er indladt på banestykket, hvor sidesporet er beliggende, må der ikke påny indlades tog på dette banestykke, forinden sporskiftenøglerne er tilbageleveret.

Sporskiftenøglerne må i øvrigt kun udleveres til togføreren af stationsbestyreren personlig, og efter endt brug skal togføreren aflevere sporskiftenøglerne til den togfølgestation, hvortil toget først ankommer. Den pågældende togfølgestation underretter derefter den anden togfølgestation om tilbageleveringen og tilbagesender nøglerne til opbevaringsstationen.

4. Sidespor kan enten være bevogtede af en sidesporpasser eller være ubevogtede, dog skal sidespor med hovedsignal — når ikke andet bestemmes af generaldirektoratet — være bevogtet ved de tog, der skal rangere ved sidesporet.

5. En *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 generaldirektoratet. Han betragtes med hensyn til de ham påhvilende tjenstlige forretninger som tjenestemand og må afgive erklæring om sådan.

6. Ved sidespor med hovedsignal skal sidesporpasseren være fuldt fortrolig med sikringsanlægget, hvorom der efter aflagt prøve skal udstedes attest af funktionsleder T.

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

at hovedsporet er frit,

at sporskifterne og sporspærreerne er rigtig 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 standningen. Hvor et hovedsignal ved et sidespor virker som mellembloksignal, er der i togplanerne fastsat særlige regler.

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

Signalet (signalerne) stilles derpå på „kør“. Sidesporpasseren skal bl a ved aflåsning af signalrum, henholdsvis ved aflåsning af fritstående trækbukke, endvidere sikre sig, at uvedkommende ikke kan gribe ind i sikringsanlægget. Eventuelle særlige nøgler, der i henhold til sikringsplanen skal udtages af centralapparatet, skal anbringes på et for uvedkommende utilgængeligt sted.

7. 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.

8. Kommer aflåsningsanlægget ved et sidespor i uorden, skal nærmeste togfølgestation snarest underrettes. Denne station underretter togene skriftligt og foranlediger togkontoret, funktionsleder T og sikringstjenestens personale underrettet.

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

Når aflåsningsanlægget ved et sidespor er i uorden, skal sidesporet være bevogtet i togtid.

9. Når rangering skal finde sted, skal sidesporpasseren ved sidespor med hovedsignal efter togførerens ordre i nødvendigt omfang foretage oplåsning af sporskifter, henholdsvis udlevere sporskiftøgler.

Togføreren er 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. Sikringstjenesten foranlediger alle vedkommende underrettet, 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 låsecbolt 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. Den anden opbevares af sikringstjenestens 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.

Generaldirektoratet 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, foranlediger sikringstjenesten alle vedkommende underrettet herom. I meddelelsen opgives sporskiftets nøjagtige beliggenhed. Sikringstjenesten foranlediger ligeledes alle vedkommende underrettet, når et sporskifte på fri bane optages.

Foranstaltninger, når sidespor på fri bane er ude af brug

Indlægning og optagelse af sporskifter på fri bane

1942

UNITED STATES DEPARTMENT OF THE INTERIOR
BUREAU OF LAND MANAGEMENT

OFFICE OF THE ASSISTANT ATTORNEY GENERAL
WASHINGTON, D. C.

TO: THE SECRETARY OF THE INTERIOR
FROM: THE ASSISTANT ATTORNEY GENERAL
SUBJECT: [Illegible]

[Illegible text]

[Illegible text]

1942

[Illegible text]

7

7

7

7

BILAG 1 TIL SR

SIKKERHEDSBESTEMMELSER
FOR
AUTOMATISKE LINIEBLOKANLÆG

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
I. Almindelige bestemmelser	5
II. Uregelmæssigheder	7
A. Enkeltsporet bane	7
Linieblokanlægget ude af brug	7
Linieblokanlægget i uorden	7
Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand	7
Ophævelse af kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand	10
„Stop“ ved et udkørselssignal	10
„Stop“ ved et mellembloksignal	10
Sidespor m v på fri bane i afhængighed af udkørselssignal	11
Mellembloksignal, der tillige er dæknings-signal på fri bane	11
Automatisk sikrede overkørsler	12
B. Dobbeltsporet bane	12
Linieblokanlægget ude af brug	12
Linieblokanlægget i uorden	12
„Stop“ ved et udkørselssignal	12
„Stop“ ved et mellembloksignal	13
Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand	13
Ophævelse af kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand	16 a
Sidespor m v på fri bane i afhængighed af udkørselssignal	16 a
Mellembloksignal, der tillige er dæknings-signal på fri bane	16 b
Automatisk sikrede overkørsler	16 b

	Side
III. Automatiske linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor på dobbeltsporet bane	17
Linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor	17
Linieblokanlægget for kørsel ad venstre spor ude af brug eller i uorden	17
„Stop“ ved et venstrespørsignal	17
Rangering forbi VM/DS	18
Automatisk sikrede overkørsler	18
IV. Fejlmeldinger m v	19
V. Gyldighedsområde	20

I. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

- De i nærværende bilag indeholdte bestemmelser gælder for de i afsnit V anførte strækninger. Gyldighedsområde
- Mellembloksignalerne er benævnt ved firecifrede kenderingsnumre, der er anført på skilte ved de til signalerne hørende signaltelefoner og blokhytter. Mellembloksignalerne benævnelse
- Udkørselssignalerne er som regel ikke i afhængighed af sporskifterne i stationens udkørselsende. Om en udkørselstogvej er indstillet, fremgår alene af det til sporet hørende personudkørselssignal, stationsbloksignal for udkørsel eller togvejssignal for udkørsel. Særlige forhold for udkørselstogveje
- Ved indkørselssignalerne og mellembloksignalerne samt ved enkelte signaler på stationernes sporområde er der anbragt signaltelefoner. Telefoner

Ved opkald fra en signaltelefon ved et indkørselssignal eller et signal på en stations område opnås forbindelse med den pågældende station. Er stationen fjernstyret, opnås dog forbindelse med fjernstyringscentralen (FC).

Ved opkald fra en signaltelefon ved et mellembloksignal opnås forbindelse med nærmeste togfølgestation i den til signalet svarende køreretning. Er denne station fjernstyret, opnås dog forbindelse med FC.

Kan der ikke opnås forbindelse ved benyttelse af en *signaltelefon*, skal en eventuel nødtelefon benyttes.

På visse stationer, hvor sikringsanlægget er indrettet til automatisk signalgivning, gælder særlige regler for opkald fra signal- og nødtelefoner, jf. togplanerne.
- Tilbagerykning af tog må kun ske med tilladelse fra FC henholdsvis en stedlig stationsbestyrer. Tilbagerykning af tog

6. De i nærværende bilag omhandlede telefoniske og skriftlige tilladelser til at passere et udkørselssignal eller mellembloksignal i stopstilling må ikke anvendes, når der foreligger melding om, eller det fremgår af notater, tableauer eller togtidsskriver, at blokafsnittet efter signalet ikke er frit.

Foreligger der ikke melding som nævnt, og viser de foretagne undersøgelser, at blokafsnittet efter signalet er eller må formodes at være frit, må telefoniske og skriftlige tilladelser til at passere signalet i stopstilling anvendes.

7. Når en lokomotivfører i henhold til bestemmelserne i nærværende bilag får tilladelse til at passere et udkørselssignal eller mellembloksignal i stopstilling med påbud om at **k ø r e p å s i g t**, er der ikke garanti for, at blokafsnittet efter signalet er frit.

Lokomotivføreren skal derfor i det efterfølgende blokafsnit afpasse togets hastighed efter synligheds- og bremseforholdene, idet han skal være forberedt på at møde en hindring. Hastigheden må ikke overstige 30 km/t. Varslingsanlæg samt anlæg for automatisk sikrede overkørsler kan ikke påregnes at virke.

II. UREGELMÆSSIGHEDER

A. Enkeltsporet bane

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

Linieblok-
anlægget
ude af brug

2. a. Når et udkørselssignal hverken kan vise „kør“ eller „kør igennem“,
når et mellembloksignal hverken har kunnet vise „kør“ eller „kør igennem“ for to efter hinanden følgende tog, eller
når der i øvrigt er uorden i det pågældende linieblokanlæg,

Linieblok-
anlægget
i uorden

skal der for begge køreretninger indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand.

b. Kan der på fjernstyrede strækninger ikke indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand, fordi der ikke kan etableres understationsdrift — eller dette ikke skønnes nødvendigt — kan FC lede togene forbi signaler, der viser „stop“, ved telefoniske tilladelser med ordre om, at lokomotivføreren skal **k ø r e p å s i g t** til næste hovedsignal.

Såfremt sidespor m v på fri bane er i afhængighed af udkørselssignalet, henholdsvis mellembloksignalet, skal endvidere bestemmelserne side 11, punkterne 7 og 8, iagttages.

Om passage af automatisk sikrede overkørsler, se side 12, punkt 9.

3. På en fjernstyret strækning indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem to nabotogfølgestationer således:

Kørsel på af- og
tilbagemelding
med stations-
afstand

FC sørger for,

at stationernes udkørselssignaler til det pågældende banestykke holdes på „stop“, og

at der i nødvendigt omfang etableres understationsdrift.

FC undersøger derefter, hvor mange tog der befinder sig på banestykket.

Er der højst ét tog, indfører FC straks kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand ved følgende telegram til de pågældende stationer:

„Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand indføres mellem (station) og (station)“.

Er der etableret understationsdrift, underrettes stationerne herom.

På en ikke-fjernstyret strækning indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem to nabotogfølgestationer af den station, der bliver bekendt med uordenen, således:

Stationen sørger for, at begge stationers udkørselssignaler til det pågældende banestykke holdes på „stop“, og undersøger derefter, hvor mange tog der befinder sig på banestykket.

Er der højst ét tog, indføres straks kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand ved følgende telegram til nabotogfølgestationen:

„Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand indføres mellem (station) og (station)“.

For såvel fjernstyrede som ikke-fjernstyrede strækninger gælder endvidere følgende:

Er der mere end ét tog på banestykket, ledes togene til ankomststationens indkørselssignal ved telefoniske tilladelser til kørsel forbi mellembloksignaler, der viser „stop“, jf side 10, punkt 6. Når toggangen er så vidt afviklet, at der højst er ét tog tilbage, indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand.

Under kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand skal følgende iagttages:

- a) Strækingsfrigivningen skal betjenes på normal måde.
- b) Signalgivning for udkørsel skal så vidt muligt anvendes.
- c) Kan udkørselssignalet hverken vise „kør“ eller „kør igennem“, skal togene have skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse eller rangeres ud.
- d) Findes der mellembloksignaler inden næste togfølgestation, skal togene have skriftlig forbikørselstilladelse på formular S 101 gældende for kørsel forbi disse signaler. Er afgangstationen fjernstyret, gives togene telefonisk forbikørselstilladelse for hvert enkelt mellembloksignal, der viser „stop“, jf side 10, punkt 6.
- e) Lokomotivføreren for første tog, der afsendes, efter at kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand er indført, skal, såfremt der gives toget tilladelse til at passere et hovedsignal på „stop“, jf c) og d) have ordre om at køre på sigt til næste hovedsignal. Det samme gælder de efterfølgende tog, der får tilladelse til at passere et hovedsignal på „stop“, medmindre de får skriftlig forbikørselstilladelse henholdsvis skriftlig udkørselstilladelse.
- f) Såfremt sidespor mv på fri bane er i afhængighed af et udkørselssignal, henholdsvis mellembloksignal, skal endvidere bestemmelserne side 11, punkterne 7 og 8, iagttages.
- g) Findes der automatisk sikrede overkørsler inden næste togfølgestation, skal bestemmelserne side 12, punkt 9, iagttages.

Bilag 1

Ophævelse af kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand

4. Når sikringstjenestens personale har afgivet melding om, at det automatiske linieblokanlæg er i orden, eller dette — eventuelt gennem indhentede meldinger fra lokomotivførere — konstateres ved, at ét tog i hver køreretning har fået normal signalgivning fra udkørselssignalet og samtlige mellembloksignaler, og der desuden foreligger tilbagemelding for det sidst afsendte tog, må kørslen på af- og tilbagemelding med stationsafstand ophæves af FC henholdsvis den station, der har indført den, ved følgende telegram til de pågældende stationer:

„Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem (station) og (station) ophæves“.

Når understationsdrift ophører, underretter FC stationerne herom.

5. Når et tog ekstraordinært får „stop“ ved et *udkørsels-signal*, skal lokomotivføreren straks efter standsningen foretage opkald gennem den ved signalet anbragte telefon og afgive den i SR § 30, punkt 5, foreskrevne melding. Findes der ikke telefon ved udkørselssignalet, foretages opkald gennem telefonen ved perronudkørselssignalet.

Såfremt signalet ikke kan vise „kør“ eller „kør igennem“, og blokafsnittet efter signalet er eller må formodes at være frit, jf side 6, punkt 6, skal den togfølgestation — henholdsvis FC — lokomotivføreren opnår forbindelse med, forholde sig som anført side 7, punkt 2.

6. Når et tog ekstraordinært får „stop“ ved et *mellembloksignal*, skal lokomotivføreren straks efter standsningen foretage opkald gennem den ved signalet anbragte telefon og afgive følgende melding:

„Lokomotivfører (navn) her. Tog holder for stop ved mellembloksignal nr på vej fra (station) til (station)“.

„Stop“ ved et udkørselssignal

„Stop“ ved et mellembloksignal

Såfremt signalet ikke kan vise „kør“ eller „kør igennem“, og blokafsnittet efter signalet er eller må formodes at være frit, jf side 6, punkt 6, giver ankomststationen — henholdsvis FC — følgende melding til lokomotivføreren:

„Tog må passere mellembloksignal nr i stopstilling. Kør på sigt til næste hovedsignal“.

Lokomotivføreren skal gentage meldingens ordlyd og sikre sig navn og stilling på den, der har afgivet meldingen.

Er mellembloksignalet tillige dækningssignal på fri bane, skal endvidere bestemmelserne i nedenstående punkt 8 iagttages.

Om passage af automatisk sikrede overkørsler, se side 12, punkt 9.

Når to efter hinanden følgende tog på grund af signaluorden har fået „stop“ ved samme mellembloksignal, skal der forholdes som anført side 7, punkt 2.

7. Er sikringen af et sidespor m v på fri bane i afhængighed af udkørselssignalet, jf SR § 59, må der ikke gives skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse forbi udkørselssignalet på „stop“, henholdsvis ske udrangering, forinden der er skaffet sikkerhed for, at sidesporet m v kan passeres. Kan sådan sikkerhed ikke skaffes, skal der i forbindelse med skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse henholdsvis udrangering gives togføreren og lokomotivføreren underretning om, at toget skal rangeres forbi sidesporet m v ved togførerens foranstaltning. Underretningen skal så vidt muligt gives skriftligt.

8. Er et mellembloksignal tillige dækningssignal på fri bane, må der ikke gives skriftlig eller telefonisk forbikørselstilladelse gældende for mellembloksignalet, forinden der er skaffet sikkerhed for, at sidesporet m v kan passeres. Kan sådan sikkerhed ikke skaffes, skal der gives togføreren og lokomotivføreren underretning om, at toget skal rangeres forbi såvel mellembloksignalet som sidesporet m v ved togførerens

Sidespor m v på fri bane i afhængighed af udkørselssignal

Mellembloksignal, der tillige er dækningssignal på fri bane

foranstaltning. Underretningen skal så vidt muligt gives skriftligt.

9. Uorden ved linieblokanlægget kan medføre uorden ved automatisk sikrede overkørsler.

Såfremt der gives et tog tilladelse til at passere et hovedsignal, der viser „stop“, skal lokomotivføreren samtidig underrettes om at være forberedt på, at eventuelle automatisk sikrede overkørsler inden næste hovedsignal kan være i uorden, og at de dertil hørende signaler derfor vil kunne vise „overkørslen ikke sikret“ (signal nr 38c), henholdsvis „anlægget i uorden“ (signal nr 38d).

B. Dobbeltsporet bane

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

2. Når et udkørselssignal eller et mellembloksignal hverken kan vise „kør“ eller „kør igennem“, anvendes signal „stop og ryk frem“ eller skriftlige henholdsvis telefoniske ud- og forbikørselstilladelser, jf nedenfor punkt 3, og side 13, punkt 4 og 5.

3. Når et tog ekstraordinært får „stop“ ved et *udkørselssignal*, skal lokomotivføreren straks efter standsningen foretage opkald gennem den ved signalet anbragte telefon og afgive den i SR § 30, punkt 5, foreskrevne melding.

Såfremt signalet ikke kan vise „kør“ eller „kør igennem“, skal den togfølgestation — henholdsvis FC — lokomotivføreren opnår forbindelse med, forholde sig således:

Kan signal „stop og ryk frem“ vises, anvendes denne signalgivning.

Kan signal „stop og ryk frem“ ikke vises, og er eller formodes blokafsnittet efter signalet at være frit, jf side 6, punkt 6, anvendes skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse, eller toget rangeres ud. Lokomotivføreren skal samtidig have ordre om at køre på sigt til næste hovedsignal.

Automatisk sikrede overkørsler

Linieblokanlægget ude af brug

Liniebloksignal i uorden

„Stop“ ved et udkørselssignal

Såfremt sidespor m v på fri bane, henholdsvis automatisk sikrede overkørsler, er i afhængighed af udkørselssignalet, skal endvidere bestemmelserne side 16 a, punkt 7, henholdsvis side 16 b, punkt 9, iagttages.

4. Når et tog ekstraordinært får „stop“ ved et *mellembloksignal*, skal lokomotivføreren straks efter standsningen foretage opkald gennem den ved signalet anbragte telefon og afgive følgende melding:

„Lokomotivfører (navn) her. Tog holder for stop ved mellembloksignal nr på vej fra (station) til (station)“.

Såfremt signalet ikke kan vise „kør“ eller „kør igennem“, skal ankomststationen — henholdsvis FC — forholde sig således:

Kan signal „stop og ryk frem“ vises, anvendes denne signalgivning.

Kan signal „stop og ryk frem“ ikke vises, og er eller formodes blokafsnittet efter signalet at være frit, jf side 6, punkt 6, gives følgende melding til lokomotivføreren:

„Tog må passere mellembloksignal nr i stopstilling. Kør på sigt til næste hovedsignal“.

Lokomotivføreren skal gentage meldingens ordlyd og sikre sig navn og stilling på den, der har afgivet meldingen.

Såfremt sidespor m v på fri bane, henholdsvis automatisk sikrede overkørsler, er i afhængighed af mellembloksignalet, skal endvidere bestemmelserne side 16 b, punkt 8 henholdsvis punkt 9, iagttages.

5. Er det under uorden i linieblokanlægget ikke muligt at anvende signal „stop og ryk frem“, og heller ikke at afvikle toggangen under anvendelse af telefoniske ud- og forbikørselstilladelser, indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand for det spor, uordenen vedrører.

„Stop“ ved et mellembloksignal

Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand

På en fjernstyret strækning indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem to nabotogfølgestationer således:

FC sørger for,

- at udkørselssignaler (U og VU) til det pågældende spor på banestykket holdes på „stop“, og
- at der i nødvendigt omfang etableres understationsdrift.

FC undersøger derefter, hvor mange tog der befinder sig på sporet.

Er der højst ét tog, indfører FC straks kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand ved følgende telegram til de pågældende stationer:

„Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand indføres på højre spor fra (station) til (station)“.

Er der etableret understationsdrift, underrettes stationerne herom.

På en ikke-fjernstyret strækning indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem to nabotogfølgestationer af afgangsstationen således:

Stationen sørger for, at udkørselssignaler (U eller VU) til det pågældende spor på banestykket holdes på „stop“, og undersøger derefter, hvor mange tog der befinder sig på sporet.

Er der højst ét tog, indføres straks kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand ved følgende telegram til nabotogfølgestationen:

„Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand indføres på højre spor fra (station) til (station)“.

For såvel fjernstyrede som ikke-fjernstyrede strækninger gælder endvidere følgende:

Er der mere end ét tog på det pågældende spor, ledes togene til ankomststationens indkørselssignal ved telefoniske tilladelser til kørsel forbi mellembloksignaler, der viser „stop“, jf side 13, punkt 4. Når toggangen er så vidt afviklet, at der højst er ét tog tilbage, indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand.

Under kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand skal følgende iagttages:

- a) Signalgivning for udkørsel skal så vidt muligt anvendes.
- b) Kan udkørselssignalet hverken vise „kør“, „kør igennem“ eller „stop og ryk frem“, skal togene have skriftlig eller telefonisk udkørseltilladelse eller rangeres ud.
- c) Er kørslen på af- og tilbagemelding med stationsafstand indført som følge af uorden ved et eller flere mellembloksignaler, giver afgangsstationen togene skriftlig forbikørseltilladelse på formular S 101 gældende for samtlige mellembloksignaler indtil næste togfølgestation. Er afgangsstationen fjernstyret, gives der togene telefonisk forbikørseltilladelse for hvert enkelt mellembloksignal, der viser „stop“, jf side 13, punkt 4.
- d) Lokomotivføreren for første tog, der afsendes, efter at kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand er indført, skal, såfremt der gives toget tilladelse til at passere et hovedsignal på „stop“, jf b) og c), have ordre om at køre på sigt til næste hovedsignal. Det samme gælder de efterfølgende tog, der får tilladelse til at passere et hovedsignal på „stop“, medmindre de får skriftlig forbikørseltilladelse henholdsvis skriftlig udkørseltilladelse.

- c) Såfremt sidespor m v på fri bane, henholdsvis automatisk sikrede overkørsler, er i afhængighed af et hovedsignal, skal endvidere bestemmelserne i nedenstående punkt 7 og side 16 b, punkt 8 henholdsvis 9, iagttages.

6. Når sikringstjenestens personale har afgivet melding om, at det automatiske linieblokanlæg er i orden, eller dette — eventuelt gennem indhentet melding fra en lokomotivfører — konstateres ved, at udkørselssignalet og samtlige mellembloksignaler for det pågældende spor på banestykket har vist „kør“ eller „kør igennem“, og der desuden foreligger tilbagemelding for det sidst afsendte tog, må kørslen på af- og tilbagemelding med stationsafstand ophæves af FC henholdsvis afgangsstationen ved følgende telegram til de pågældende stationer:

„Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand på højre spor fra (station) til (station) ophæves“.

Når understationsdrift ophører, underretter FC stationerne herom.

7. Er sikringen af et sidespor m v på fri bane i afhængighed af udkørselssignalet, jf SR § 59, må der ikke gives skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse forbi udkørselssignalet på „stop“, henholdsvis ske udrangering, forinden der er skaffet sikkerhed for, at sidesporret m v kan passeres. Kan sådan sikkerhed ikke skaffes, skal der i forbindelse med skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse henholdsvis udrangering gives togføreren og lokomotivføreren underretning om, at toget skal rangeres forbi sidesporret m v ved togførerens foranstaltning. Underretningen skal så vidt muligt gives skriftligt.

8. Er et mellembloksignal tillige dækningssignal på fri bane, må der ikke gives skriftlig eller telefonisk forbikørselstilladelse gældende for mellembloksignalet, forinden der er skaffet sikkerhed for, at sidesporret m v kan passeres. Kan sådan sikkerhed ikke skaffes, skal der gives togføreren og lokomotivføreren underretning om, at toget skal rangeres forbi såvel mellembloksignalet som sidesporret m v ved togførerens foranstaltning. Underretningen skal så vidt muligt gives skriftligt.

9. Når et tog ikke får signal „kør“ eller „kør igennem“ fra et signal, der er forsynet med „kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed“ (signal nr 116), giver et slukket uordenssignal ikke sikkerhed for, at bommene forbliver lukkede, indtil toget har passeret overkørslen, idet tog eller arbejdskøretøj, der passerer overkørslen ad det andet spor, kan bevirke oplukning af bomme og slukning af vejlanterner.

Toget skal derfor i sådanne tilfælde fremføres med forsigtighed hen imod overkørslen, uanset at uordenssignalet måtte være slukket.

Om passage af overkørsler, når uordenssignalet er tændt, se SIR.

Såfremt der gives et tog tilladelse til at passere et med ovennævnte mærke forsynet signal, der viser „stop“, skal lokomotivføreren samtidig underrettes om at iagttage bestemmelsen om forsigtig kørsel. Underretningen skal så vidt muligt gives skriftligt.

Mellembloksignal, der tillige er dækningssignal på fri bane

Automatisk sikrede overkørsler

Ophævelse af kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand

Sidespor m v på fri bane i afhængighed af udkørselssignal

III. AUTOMATISKE LINIEBLOKANLÆG FOR KØRSEL AD VENSTRE SPOR PÅ DOBBELTSPORET BANE

1. Nogle af de i afsnit V anførte dobbeltsporede baner er tillige udstyret med linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor. De til sådanne linieblokanlæg hørende venstrespor-signaler er i almindelighed opstillet med større indbyrdes afstand end signalerne for højre spor; de giver ikke oplysning om efterfølgende signalers stilling og er ikke suppleret med fremskudte signaler.

Linieblokanlæg
for kørsel ad
venstre spor

2. Såfremt linieblokanlægget for kørsel ad venstre spor er ude af brug eller i uorden, forholdes som på strækninger uden sådanne linieblokanlæg; der kan dog gives togene skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse, henholdsvis telefonisk indkørselstilladelse, såfremt betingelserne herfor er opfyldt, jf SIR, ligesom der kan gives togene skriftlig forbi-kørselstilladelse af afgangsstationen, henholdsvis telefonisk forbi-kørselstilladelse af FC, forbi eventuelle venstrespor-mellembloksignaler, jf dog side 18, punkt 4.

Linieblok-
anlægget
for kørsel ad
venstre spor
ude af brug
eller i uorden

3. Når et tog ekstraordinært får „stop“ eller „forbikørsel forbudt“ ved et venstrespor-signal, skal lokomotivføreren straks efter standsningen foretage opkald gennem den ved selve signalet eller den ved nærmeste signal for kørsel ad højre spor anbragte telefon og afgive følgende melding:

„Stop“ ved et
venstrespor-signal

„Lokomotivfører (navn) her. Tog holder for „stop“/„forbikørsel forbudt“ ved venstrespor--signal på vej ad venstre spor fra (station) til (station)“.

Såfremt signalet ikke kan vise „kør“, og blokafsnittet efter signalet er eller må formodes at være frit, jf side 6, punkt 6,

gives toget telefonisk ud- eller forbikørselstilladelse med ordre om, at lokomotivføreren skal køre på sigt til næste venstresporsignal. Samme påbud gives til lokomotivføreren, såfremt toget rangeres ud eller gives skriftlig udkørselstilladelse.

Rangering
forbi
VM/DS

4. Er et venstrespor-mellembloksignal tillige dæknings-signal på fri bane, og kan der ikke skaffes sikkerhed for, at det af signalet dækkede farepunkt kan passeres, skal der i stedet for skriftlig, henholdsvis telefonisk, forbikørselstilladelse, som anført side 17, punkterne 2 og 3, gives togføreren og lokomotivføreren underretning om, at toget skal rangeres forbi såvel venstrespor-mellembloksignalet som sidesporet m v ved togførerens foranstaltning. Sådan underretning skal så vidt muligt gives skriftligt.

Automatisk
sikrede
overkørsler

5. Når et tog får tilladelse til at passere et med „kendings-mærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed“ (signal nr 116) forsynet venstresporsignal, der viser „stop“ eller „forbikørsel forbudt“, skal der forholdes som anført i afsnit II, B, punkt 9.

IV. FEJLMELDINGER M V

Når der opstår uregelmæssigheder i de automatiske linie-blokanlæg, skal elektrotjenestens personale underrettes, og der gøres notat i fejljournalen om uregelmæssigheden — herunder om brug af og tidspunktet for ind- og udkobling af „stop og ryk frem“ samt for kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand.

Fejlmelding og
notat herom

V. GYLDIGHEDSOMRÅDE

De i nærværende bilag indeholdte bestemmelser er gyldige for følgende strækninger:

Enkeltsporet bane:

Vordingborg—Rødby Færge

Nykøbing FI—Gedser

Lejre—Kalundborg

Vamdrup—Padborg

Alborg—Vrå

Struer—Vinderup*)

Holstebro—Struer

Funder—Silkeborg

Dobbeltsporet bane:

København G—Vigerslev

København H—Tåstrup (fjerntrafiksporene)

Tåstrup—Korsør

Ringsted—Vordingborg

Roskilde—Lejre

Lersøen—Hellerup

Tåstrup/Vallensbæk—København H—Klampenborg

(nærtrafiksporene)

Ballerup—Valby

Hellerup—Hillerød

København H—Østerport (fjerntrafiksporene)

Hellerup—Klampenborg (fjerntrafiksporene)

Klampenborg—Helsingør

Nyborg—Fredericia

Fredericia—Vamdrup

Fredericia—Hørning

Hasselager—Århus H

Skørping—Støvring

Støvring—Ellidshøj (kun i nordgående retning)

*) For betjening af mellembloksignalerne på strækningen Struer—Vinderup er der i lokale instrukser fastsat særlige bestemmelser.

BILAG 2 TIL SR

SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR FJERNSTYREDE STRÆKNINGER

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Indledning	5
Forklaringer	7
I. Sikringsanlæg på understationer m v	10
II. Bestemmelser i tilslutning til SR, SIR og RR	
A. Sikkerhedsreglementet	14
B. Signalreglementet	25
C. Rangerreglementet	25
III. Uregelmæssigheder	27a
IV. Særlige bestemmelser for fjernstyrede strækninger <i>uden</i> automatiske linieblokanlæg	27c
V. Gyldighedsområde	29
A. Strækninger <i>med</i> automatiske linieblokanlæg	29
B. Strækninger <i>uden</i> automatiske linieblokanlæg	29

INDLEDNING

De i nærværende bilag indeholdte bestemmelser gælder for de i afsnit V anførte fjernstyrede strækninger.

For så vidt andet ikke er anført, gælder bestemmelserne i SR, SIR og RR.

For betjening af fjernstyringsanlæggene og sikringsanlæggene gælder bestemmelserne i „Sikringsanlæggene og deres betjening“ og de for de enkelte anlæg udsendte særlige instrukser og vejledninger.

Det fremgår af tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), hvor der er etableret fjernstyringscentraler, hvilke stationer der er understationer på fjernstyrede strækninger, samt i hvilket omfang der findes VM-stationer. Togplanerne indeholder oplysning om særlige forhold på de enkelte stationer.

FORKLARINGER

1. Ved fjernstyringsanlæg forstås anlæg med fjernmanøvreringsudstyr, der muliggør betjening af én eller flere stationers signaler og sporskifter fra et centralt sted — en *fjernstyringscentral*.

Fjernstyrings-
anlæg

Den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen over den fjernstyrede strækning sker fra fjernstyringscentralen og normalt uden stationernes medvirken.

2. Ved fjernstyringscentral — FC — forstås det centrale sted, hvorfra fjernstyringsanlægget betjenes.

Fjernstyrings-
central

Ved fjernstyrede strækninger forstås strækninger, over hvilke toggangen normalt styres fra FC.

Lederen af FC — fjernstyringslederen — er tillige stationsbestyrer for de stationer, der fjernstyres fra FC.

3. En overgangsstation er grænsestation mellem strækninger *uden* fjernstyring og fjernstyrede strækninger eller mellem fjernstyrede strækninger.

Overgangsstation

En overgangsstation, som kan fjernstyres fra FC, er samtidig understation og betragtes som hørende til den fjernstyrede strækning, jf punkt 4 og 7.

4. Ved understation forstås en togfølgestation på den fjernstyrede strækning. Understationen medvirker normalt ikke ved den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen.

Understation

5. Ved understationsdrift forstås, at understationen er koblet ud af fjernstyringen. De til understationen hørende signaler og sporskifter betjenes da fra understationens centralapparat under en stedlig stationsbestyrers ansvar.

Understations-
drift

VM-station

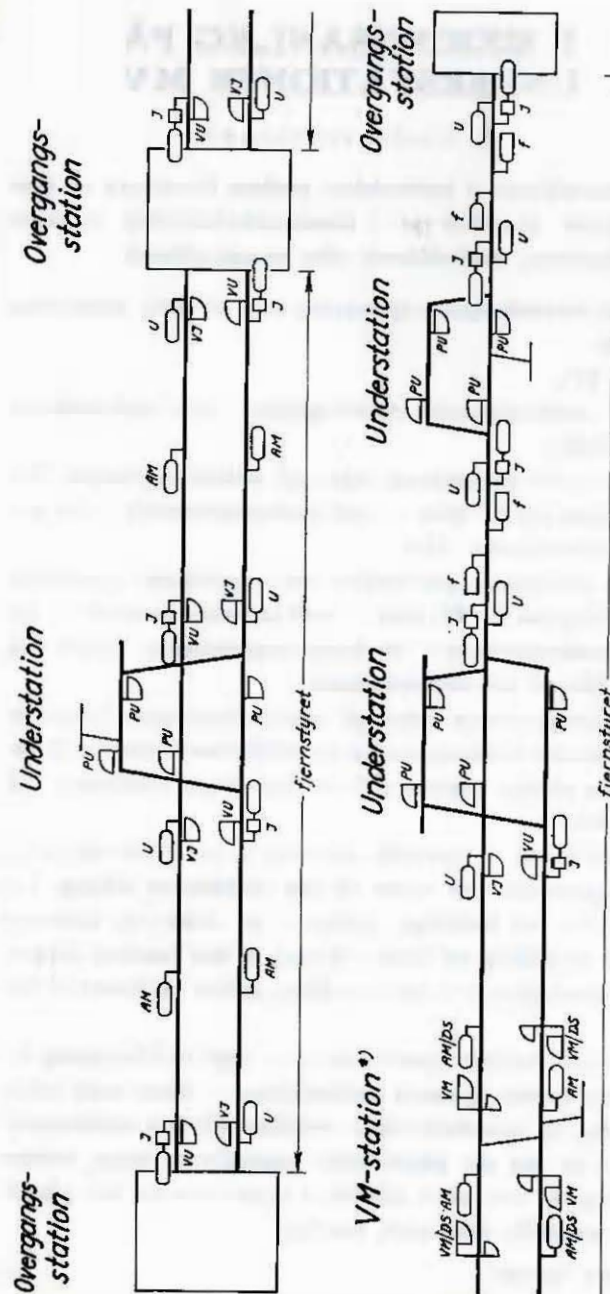
6. Ved en VM-station forstås blokafsnit, hvor de automatiske mellembloksignaler, der begrænser blokafsnittene, kan betjenes fra FC.

På en VM-station forefindes tillige venstrespor-mellembloksignaler. VM-stationen er altid fjernstyret og er ikke udstyret med centralapparat.

Betjening fra FC af en VM-stations signaler muliggør, at den kan virke som togfølgestation under FC's ledelse, f.eks. i anledning af rangering ved et eventuelt sidespor, i forbindelse med arbejdstogskørsel, sporspærringer eller kørsel med de i SR § 57 omhandlede køretøjer.

Fjernstyrede strækninger

7. Fjernstyrede strækninger omfatter alle banestykker, understationer, VM-stationer og holdsteder mellem 2 nabo-overgangsstationer, jf. omstående eksempel (den i eksemplet viste signalopstilling er ikke anvendt på alle fjernstyrede strækninger). De i afsnit V, A, nævnte strækninger er udstyret med automatiske linieblokanlæg, medens de i afsnit V, B, nævnte strækninger er udstyret med sporisolation i strækningssporene mellem stationerne.



* Kan være VM-station uden sporforbindelse og sidespor.

L SIKRINGSANLÆG PÅ UNDERSTATIONER MV

A. Understationer

1. Sporskifterne i forbindelser mellem hovedspor er centralbetjente. Sporskifterne i læssesporforbindelser er enten centralbetjente, nøgleaflåsede eller magnetaflåsede.

2. De centralbetjente sporskifter kan alt efter forholdene omstilles

fra FC,

fra understationens centralapparat (ved understationsdrift),

fra en betjeningskasse uden på stationsbygningen (frigives fra FC eller — ved understationsdrift — fra understationen), eller

fra stedbetjeningskontakter ved pågældende sporskifter (frigives fra FC eller — ved understationsdrift — fra understationen). Stedbetjeningskontakter findes dog ikke på alle understationer.

I *betjeningskassen* uden på stationsbygningen findes en sportavle med trykknapper for sporskifternes betjening. Sporskifternes stilling angives ved lysende streger (tableauer) på sportavlen.

Omstilling af et sporskifte sker ved at indtrykke den knap i sporsignaturen, der svarer til den ønskede ny stilling. Tableaulet for den hidtidige stilling vil da slukke, og tableaulet for den ny stilling vil blinke. Knappen skal herefter slippes, og når sporskiftet er i den ny stilling, skifter tableaulet til fast lys.

De centralbetjente sporskifter er — også ved betjening fra betjeningskassen og under stedbetjening — sikret mod utidig omstilling og kan derfor ikke omstilles, såfremt sporisolationerne i og ved det pågældende sporskifte er besat, hvilket tilkendegives ved, at et tableau i signaturen for det pågældende sporskifte viser rødt, fast lys.

For ved fejl i sporisolationerne dog at kunne omstille sporskiftet er på sportavlen ved sporskiftets signatur anbragt en overstropningsknap (blå med indgraveret „O“). Denne knap må kun benyttes efter tilladelse fra FC.

Forinden overstropningsknappen benyttes, skal der være sikkerhed for, at sporisolationerne ikke er besat, og at rangerbevægelser i retning mod sporskiftet ikke vil finde sted, så længe dette er under omstilling, *idet brugen af overstropningsknappen ophæver sikringen mod utidig omstilling.*

Når overstropningsknappen indtrykkes samtidig med sporskiftebetjeningsknappen, omstilles sporskiftet uden hensyn til sporisolationens tilstand.

På sportavlen i betjeningskassen finder der tillige knapper for indkobling af reservekontrolsikring. Disse knapper, der er plomberede, må kun benyttes efter ordre fra FC.

3. Hovednøglen til nøgleaflåsede sporskifter i læssesporforbindelser er fastholdt i en elektromagnetisk nøglelås ved sporskiftet.

Nøglen kan frigives fra FC eller — ved understationsdrift — fra understationens centralapparat. Samtidig med frigivningen tændes en tableaulampe i den elektromagnetiske nøglelås, hvorefter hovednøglen kan omdrejes og udtages, når en på nøglelåsen anbragt knap indtrykkes.

Efter brugen skal hovednøglen påny indsættes og omdrejes i nøglelåsen.

4. Magnetaflåsede sporskifter i læssesporforbindelser kan oplåses fra FC eller — ved understationsdrift — fra understationens centralapparat.

Når et sporskifte er frigivet til omlægning (oplåset), vil en tableaulampe i aflåsningskassens låg lyse, og sporskiftet kan da omstilles.

Nøgleaflåsede
sporskifterMagnetaflåsede
sporskifter

5. Uden på stationsbygningen er i et skab med glsrude anbragt et håndsving for omstilling af centralbetjente sporskifter, der på grund af fejl ikke kan omstilles ad elektrisk vej. Håndsvinget er indsat i en holder og må kun fjernes fra skabet efter tilladelse fra FC, henholdsvis fra den stedlige stationsbestyrer.

Så længe håndsvinget er fjernet fra holderen i skabet, er alle stationens signaler spærret i stopstilling, og elektrisk omstilling af sporskifter kan ikke finde sted. Håndsvinget skal derfor *straks* efter benyttelsen sættes tilbage i holderen, og underretning skal gives til FC, henholdsvis den stedlige stationsbestyrer, når dette er sket.

I skabet er der endvidere anbragt transportable låsebolte til aflåsning af sporskifter, der på grund af fejl skal aflåses med låsebolt og hængelås. Til aflåsning dels af de ved visse sporskifter anbragte faste låsebolte, dels af de nævnte transportable låsebolte findes der i skabet hængelåse med tilhørende nøgle.

Endelig er der i skabet en vejledning for brug af håndsving og låsebolte.

Bliver det pålagt en togfører at sikre et sporskifte med låsebolt og hængelås, vil FC samtidig meddele, hvorledes der skal forholdes med nøglen til hængelåsene.

6. I ovennævnte skab findes en stopknap, hvormed stationens signaler — f.eks. under en faresituation — kan bringes på „stop“ enten efter åbning af skabet med kupénøgle eller efter knusning af glsruden i skabets låge.

7. På understationer er anbragt faste lysafgangssignaler, der normalt tændes automatisk.

Ved brug af en trykknop på centralapparatet kan stationens personale hindre den automatiske tænding eller slukke afgangsslyset, såfremt stationen af ekspeditions-mæssige grunde ønsker at tilbageholde toget.

8. Ved perronovergange er opstillet anlæg, der ved skilte i forbindelse med advisering fra højttalere advarer de rejsende mod at gå over sporet, når sådan overgang er forbundet med fare. Varslingsanlæggene virker normalt også ved kørsel for signal ad venstre spor. Det fremgår af tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), hvor der er anbragt varslingsanlæg.

Uanset nævnte varslingsanlæg skal signal „giv agt“ (signal nr. 55) afgives efter bestemmelserne i SIR.

9. Om placering og brug af signaltelefoner, nødtelefoner og nedbrudtelefoner henvises til nærværende bilags afsnit IV samt bilag 1 til SR og togplanerne.

Ved telefonsamtaler om forhold vedrørende sikkerhedstjenesten skal der udvises særlig påpasselighed, og personalet skal gensidig sikre sig stilling og navn på vedkommende, der tales med.

Tilladelser, ordrer og underretninger fra FC til togførere og lokomotivførere m.fl. skal gentages af disse.

B. VM-stationer

Betjening
af signaler

1. VM-stationer har ikke centralapparat og virker normalt ikke som togfølgestation.

Betjening
af sporskifter
m v

2. Eventuelle sporskifter på en VM-station er normalt magnetaflåsede. Om betjening heraf, se foran punkt A 4.

Sporskifterne i en eventuel transversal mellem hovedsporene kan dog være centralbetjente, og af hensyn til betjeningen af disse er der — normalt ved det ene sporskifte i transversalen — anbragt en betjeningskasse af samme type som anvendes på understationer, idet betjeningskassen dog ikke er udstyret med nødtelefon. De centralbetjente sporskifter kan kun betjenes fra nævnte kasse og kun efter frigivning fra FC. Når transversalen har været benyttet til kørsel mellem hovedsporene, er det ikke nødvendigt at omstille sporskifterne til kørsel ad hovedsporene, idet dette sker automatisk, når FC indkobler automatisk gennemkørselsdrift.

Om anvendelse af de i betjeningskassen anbragte håndsving for omstilling af sporskifter, låsebolte og stopknop gælder bestemmelserne i punkt A 5 og 6.

Sikkerheds-
telefoner

3. Uden på stationsbygningen kan der være anbragt signaltelefon, nødtelefon og telefontilkaldelampe.

Varslingsanlæg

4. Om varslingsanlæg på VM-stationer gælder det samme som foran under punkt A 8 anført.

II. BESTEMMELSER I TILSLUTNING
TIL SR, SIR OG RR

A. Sikkerhedsreglementet

(I teksten vedrørende de enkelte paragrafer refererer punkterne til de tilsvarende punkter i SR)

SR § 1

1. Understationer betragtes uanset driftsformen som togfølgestationer.

Togfølgestationer
og holdsteder

En VM-station betragtes som togfølgestation, når de automatiske mellembloksignaler, henholdsvis venstrespor-mellembloksignaler, der begrænser blokafnittene, betjenes fra FC.

SR § 4

1.—3. På sidespor på holdsteder kan der være anbragt tog, medens der foregår togang på strækningssporet.

Krydsninger,
overhaling og
togpasseringer

5. Togførere og lokomotivførere skal ikke kontrollere krydsende togs tilstedeværelse på stationer på den fjernstyrede strækning og på overgangsstationer.

Togs afgang fra
krydsningsstation

SR § 5

4. De under A, a, nævnte tog skal kun af- og tilbagemeldes, såfremt der af anden grund er indført understationsdrift.

Baner med
linieblok anlæg

SR § 6

1. Når understationsdrift etableres eller ophører, skal bemærkning herom med angivelse af klokkeslet indføres i telegramjournalen såvel på den pågældende understation som på FC.

Bemærkning i
telegramjournalen

3. Bestemmelserne om anbringelse af opslag om uregelmæssigheder kommer til anvendelse såvel på FC som på de understationer, uregelmæssighederne vedrører.

Tavle om
uregelmæssig-
heder

II. BESTEMMELSER I TILSLUTNING TIL SR, SIR OG RR

A. Sikkerhedsreglementet

(I teksten vedrørende de enkelte paragraffer refererer punkterne til de tilsvarende punkter i SR)

SR § 1

1. Understationer betragtes uanset driftsformen som togfølgestationer.

Togfølgestationer og holdsteder

En VM-station betragtes som togfølgestation, når de automatiske mellembloksignaler, henholdsvis venstrespor-mellembloksignaler, der begrænser blokafsnittene, betjenes fra FC.

SR § 4

1.—3. På sidespor på holdsteder kan der være anbragt tog, medens der foregår toggang på strækningssporet.

Krydsninger, overhalinger og togpasseringer

4. Krydsninger og overhalinger mellem plantog på stationer på den fjernstyrede strækning og overgangsstationer angives ikke i tjenestekøreplanen, men fremgår alene af den grafiske køreplan.

Fastsættelse af krydsninger og overhalinger

5. Togførere og lokomotivførere skal ikke kontrollere krydsende togs tilstedeværelse på stationer på den fjernstyrede strækning og på overgangsstationer.

Togs afgang fra krydsningstation

SR § 5

4. De under A, a, nævnte tog skal kun af- og tilbagemeldes, såfremt der af anden grund er indført understationsdrift.

Baner med linieblokslæg

SR § 6

1. Når understationsdrift etableres eller ophører, skal bemærkning herom med angivelse af klokkeslet indføres i tele-

Bemærkning i telegramjournalen

gramjournalen såvel på den pågældende understation som på FC.

Tavle om uregelmæssigheder

3. Bestemmelserne om anbringelse af opslag om uregelmæssigheder kommer til anvendelse såvel på FC som på de understationer, uregelmæssighederne vedrører.

SR § 7

Telegrafvagt

1. Bortset fra tidsrum, i hvilke der er etableret understationsdrift, holder understationer ikke telegrafvagt af hensyn til toggangen.

SR § 9

Stationsbestyrerens overvåring under togs ind-, ud- eller gennemkørsel

Selv om der ikke er etableret understationsdrift på en understation, skal tjenstgørende stationsbestyreruddannet personale iagttage ind-, ud- og gennemkørende tog på stationerne i det omfang, de øvrige arbejder tillader det.

SR §§ 13 og 15

Eftersyn af stationsområdet

I den tid, en understation er betjent, skal stationens personale — uanset driftsformen — i fornødent omfang foretage eftersyn af stationsområdet samt iagttage, at bestemmelserne i SR § 15 om sikring af vogne overholdes. Eftersynet skal bla foretages, forinden personalet forlader stationen ved tjenestetidens ophør, og det skal da omfatte kontrol af, at de på stationsbygningen anbragte telefon- og betjeningskabe er aflåst i det omfang, skabene er indrettet til aflåsning. Ved tjenestens fratræden anføres i telegramjournalen, at eftersynet er foretaget.

SR § 25

Må en hastighedsnedsættelse foretages uden varsel, skal FC straks underrettes.

Midlertidige hastighedsnedsættelser

FC underretter togkontoret og sørger for, at hvert enkelt togs lokomotivfører og eventuelt togfører underrettes om forholdet, herunder om forsigtigstrækningens beliggenhed, indtil nærmere ordning træffes af togkontoret.

SR § 26

1—4. Når en overgangsstation er fjernstyret, varetager FC stationens pligter med hensyn til af- og tilbagemelding af tog til og fra den tilstødende ikke-fjernstyrede strækning.

Af- og tilbagemelding af tog

Såfremt fjernstyringsanlægget kommer i uorden på en sådan måde, at FC ikke kan følge eller ikke kan styre togenes kørsel på en del af den fjernstyrede strækning, kan der efter FC's bestemmelse indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem to nabotogfølgestationer, hvoraf mindst én skal have stedlig stationsbestyrer (understation med understationsdrift eller ikke-fjernstyret overgangsstation). Når den ene af stationerne er fjernstyret, foretager FC af- og tilbagemelding for denne station.

7. For fjernstyrede strækninger, hvor toggangen ikke registreres gennem en togtidsskriver, fører FC togjournal som fastsat i betjeningsforskrifterne.

Førelse af togjournal

For fjernstyrede strækninger, hvor toggangen registreres gennem en togtidsskriver, fører FC ikke togjournal. Såfremt togtidsskriveren er ude af brug, skal der ikke af den grund føres togjournal, men FC skal på anden måde foretage fornødne notater om togenes rækkefølge m v.

For tog til og fra en tilstødende ikke-fjernstyret strækning fører FC togjournal for overgangsstationen, når denne er fjernstyret.

På understationer føres kun togjournal, når stationen har understationsdrift.

Når der er indført kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand til og fra en fjernstyret station, fører FC togjournal for denne station.

SR § 27

Anvendelse

2. Bestemmelserne om fribaneordre kommer ikke til anvendelse på den fjernstyrede strækning.

Erhvervelse af fri bane. Udfærdigelse og aflevering

3—4. Når et tog skal føres på fribaneordre på et banestykke eller en banestrækning mellem en fjernstyret overgangsstation og en togfølgestation på en tilstødende strækning uden fjernstyring, deltager FC i telegramudvekslingen.

Udfærdigelse og aflevering af en fribaneordre på en fjernstyret overgangsstation for kørsel på et banestykke eller en banestrækning fra nævnte station til en togfølgestation på en tilstødende strækning uden fjernstyring skal ske gennem tjenstgørende stationsbestyreruddannet personale på overgangsstationen efter nærmere aftale med FC.

Såfremt der ikke er tjenstgørende stationsbestyreruddannet personale til stede på en fjernstyret overgangsstation, må fri bane for tog fra overgangsstationen kun søges og gives til nærmeste togfølgestation på strækningen uden fjernstyring. I sådanne tilfælde udstedes der *ikke* fribaneordre for det pågældende banestykke, hvorom FC telefonisk underretter togføreren, der herefter underretter lokomotivføreren. Endvidere må fri bane ikke søges og gives på de i SR § 27, punkt 3 d, stk 4, 5 og 6 anførte betingelser.

SR § 28

3. På understationer foretages togvejseftersyn kun, når stationen har understationsdrift.

Signal „stop og ryk frem“ fra et indkørselssignal eller perronudkørselssignal må ikke anvendes, når der foreligger melding om, eller det fremgår af notater, tableauer eller togtidsskriver, at togvejen ikke er fri.

Foreligger der ikke melding som nævnt, og viser de foretagne undersøgelser, at togvejen er eller må formodes at være fri, må signal „stop og ryk frem“ fra nævnte signaler anvendes.

Om anvendelse af signal „stop og ryk frem“ fra et udkørselssignal, se bilag 1 til SR.

SR § 30

2.—4. Ind- og udrangering af tog på understationer uden understationsdrift foretages af togføreren efter ordre fra FC i hvert enkelt tilfælde som angivet i nærværende bilags afsnit III.

5. Telefonisk ind- og udkørseltilladelse må ikke anvendes, når der foreligger melding om, eller det fremgår af notater, tableauer eller togtidsskriver, at togvejen ikke er fri.

Foreligger der ikke melding som nævnt, og viser de foretagne undersøgelser, at togvejen er eller må formodes at være fri, må telefonisk tilladelse til at passere signaler i stopstilling anvendes som foreskrevet i nærværende bilags afsnit III.

Når en lokomotivfører i henhold til bestemmelserne i nærværende bilags afsnit III får tilladelse til at passere et signal i stopstilling med påbud om at køre på sigt, er der ikke garanti for, at togvejen er fri.

Lokomotivføreren skal derfor under togets kørsel ind på henholdsvis ud af stationen afpasse togets hastighed efter synligheds- og bremseforholdene, idet han skal være forberedt på at møde en hindring. Hastigheden må ikke overstige 30 km/t. Varslingsanlæg samt anlæg for automatisk sikrede overkørsler kan ikke påregnes at virke.

Om anvendelse af telefonisk udkørseltilladelse gældende forbi et udkørselssignal i stopstilling og om kørsel på sigt på den fri bane, se bilag 1 til SR henholdsvis nærværende bilags afsnit IV.

Togvejseftersyn. Anvendelse af signal „stop og ryk frem“

Ind- og udrangering

Telefonisk ind- og udkørseltilladelse. Kørsel på sigt

SR § 32

Samtidig ankomst eller afgang af flere tog

Sikringsanlægget på visse understationer på enkeltsporet bane giver mulighed for samtidig Indkørsel af krydsende tog.

Såfremt et personbefordrende, standsende tog på en understation med perronovergang ikke kører på sporet nærmest hovedbygningen, skal togpersonalet være opmærksom på, om tog varsles gennem varslingsanlægget, og i givet fald advare passagererne i det omfang, det er muligt.

SR § 33

3.2. Togenes standsning på stationer

Uanset at de i SR § 33, punkt 3.2, nævnte tog ikke er underrettet om, at det krydsende/overhalende tog er aflyst, eller om, at krydsningen/overhalingen er forlagt, betragtes de som planmæssigt gennemkørende på stationer på den fjernstyrede strækning og overgangsstationer, når de får signal »kør igennem« fra indkørselssignalet. Om underretning af tog ved forlægning af krydsninger/overhalinger til en station uden for den fjernstyrede strækning, se efterfølgende bestemmelser i tilslutning til §§ 41 og 42.

4. Togenes afgangstider

Ved afsendelse af ikke-personførende tog tidligere end 3 minutter før planen sørger FC for fornøden underretning af stationer.

Underretning af togføreren og lokomotivføreren skal kun finde sted, når kørslen berører såvel en fjernstyret strækning som en tilstødt strækning uden fjernstyring. Tog i retning bort fra den fjernstyrede strækning underrettes på overgangsstationen, eventuelt på en foranliggende station efter aftale med FC.

SR § 34

2. Særtog skal kun anmeldes for understationer og holdesteder i det omfang, det har betydning for disse af hensyn til togets ekspedition m m.

Anmeldelse af særtog

Understationer underrettes i alle tilfælde af FC om særtog, der skal løbe inden for tidsrum, i hvilke den pågældende station har understationsdrift.

5. Underretning af andre tog om de ved anmeldelsen fastsatte krydsninger, overhalinger og togpasseringer på den fjernstyrede strækning og overgangsstationer foretages ikke.

Underretning af andre tog

6. Underretning om anmeldte særtog ved meldesedler (formular S 5) kommer ikke til anvendelse. Banetjenestens og sikringstjenestens personale skal derfor ved henvendelse til FC selv skaffe sig fornøden oplysning om tillyste særtog.

Underretning af banetjenestens og sikringstjenestens personale

SR § 35

2, 7 og 8. Om anmeldelse af arbejdstog, underretning af andre tog og underretning af banetjenestens og sikringstjenestens personale gælder tilsvarende bestemmelser som anført foran for særtog.

Arbejdstog. Anmeldelse og underretning

11. Når arbejdstoget er ankommet til en af de to togfølgestationer — overgangsstation, understation eller VM-station — der begrænser banestykket, skal togføreren give melding om, hvorvidt det strækningsspor, arbejdstoget har befaret, er frit. Meldingen gives til FC henholdsvis den stedlige stationsbestyrer, der underretter FC.

Førelse

SR § 37

Sneplovtog

1. Om anmeldelse af sneplovtog, underretning af andre tog og underretning af banetjenestens og sikringstjenestens personale gælder tilsvarende bestemmelser som anført foran for særtog, for så vidt der ikke af togtkontoret, snestrækningslederen eller FC gives særlige direktiver.

SR § 38

Hjælpetog

Anmodning om hjælp til et nedbrudt tog vil normalt indgå til FC, der sørger for tilkaldelse af hjælpetog, jf. efterfølgende bestemmelser i tilslutning til SR § 52. Såfremt anmodningen indgår til en station, underretter denne omgående FC.

SR § 41

4. FC træffer bestemmelse om forlægning af krydsninger på den fjernstyrede strækning.

FC's pligt til at tage bestemmelse om krydsningsforlægning

5. Telegrammerne 1—5 udveksles ikke ved forlægning af krydsninger på den fjernstyrede strækning og overgangsstationer.

Fremgangsmåden ved krydsningsforlægning

Forlægning af krydsninger mellem en overgangsstation og en station uden for den fjernstyrede strækning sker på sædvanlig måde, men er overgangsstationen samtidig fjernstyret, deltager FC i telegramudvekslingen.

I det omfang, forandringer i togenes løb vedrører overgangsstationer eller — ved understationsdrift — understationer, træffer FC aftale med, henholdsvis underretter disse.

6. Overgangsstationerne — henholdsvis FC, når overgangsstationen er fjernstyret — er ansvarlige for, at intet tog fra den fjernstyrede strækning afsendes fra overgangsstationen, forinden de modgående tog, som toget skulle have krydset på den fjernstyrede strækning eller overgangsstationen, er indgået til stationen, medmindre krydsningen er blevet forlagt eller togene er indstillet.

Overgangsstationernes ansvar for togenes kørsel

7. Togene underrettes ikke om forlægning af krydsninger, der kun vedrører den fjernstyrede strækning og overgangsstationer.

Underretning af togene

Vedrører krydsningsforlægninger stationer uden for den fjernstyrede strækning, underrettes togene på sædvanlig måde, idet tog fra den fjernstyrede strækning dog underrettes af overgangsstationen. Er overgangsstationen fjernstyret, kan denne underretning gives telefonisk af FC til togføreren, der underretter lokomotivføreren.

Krydsning-
forlægning
under særlige
forhold

9. Forlægning af krydsninger fra den fjernstyrede strækning og *ud over* en overgangsstation foretages af overgangsstationen — henholdsvis FC, når overgangsstationen er fjernstyret.

Forlægning af krydsninger til den fjernstyrede strækning fra stationer uden for denne sker til overgangsstationen. Er overgangsstationen fjernstyret, medvirker FC i forlægningen.

SR § 42

1. FC træffer afgørelse om ny togoverhaling eller forlægning af en overhaling på den fjernstyrede strækning.

3. Ved fastsættelse af ny togoverhaling og forlægning bagud af en overhaling, der kun berører den fjernstyrede strækning, underretter FC i nødvendigt omfang overgangsstationer og — ved understationsdrift — understationer.

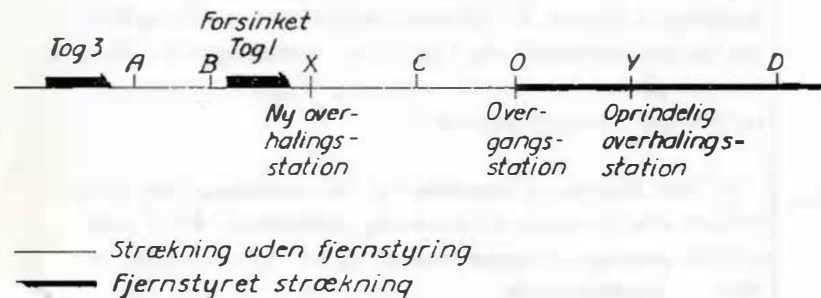
Togene underrettes ikke.

Ved fastsættelse af ny togoverhaling og forlægning bagud af en overhaling, som berører såvel en fjernstyret strækning som en tilstødende strækning uden fjernstyring, forholdes således:

Ny togoverhaling og forlægning af togoverhaling

Fremgangsmåden ved ny togoverhaling og forlægning bagud af en overhaling

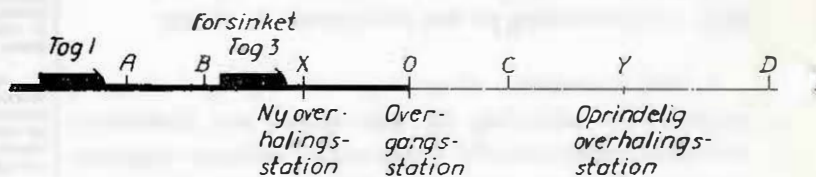
Tog i retning mod den fjernstyrede strækning:



Den ny overhalingsstation (station X) tilbageholder det forsinkede tog og underretter de i betragtning kommende stationer på strækningen uden fjernstyring, hvorefter overgangsstationen (station O) træffer aftale med FC om togfølgen på den fjernstyrede strækning. Er overgangsstationen fjernstyret, underretter den ny overhalingsstation tillige FC.

Det tog, der skal overhales (tog 1), underrettes af den ny overhalingsstation (station X) på sædvanlig måde.

Tog i retning bort fra den fjernstyrede strækning:



FC tilbageholder det forsinkede tog på den efter tid og sted bedst egnede station (station X) på den fjernstyrede strækning og underretter overgangsstationen (station O) og — ved understationsdrift — understationer. Overgangsstationen underretter herefter de i betragtning kommende stationer på den tilstødende strækning uden fjernstyring. Er overgangsstationen fjernstyret, varetager FC denne underretning.

Togene underrettes ikke, men den oprindelige overhalingsstation (station Y) bekræfter mundtligt over for togføreren for det forsinkede tog (tog 3), at overhalingen har fundet sted på den fjernstyrede strækning. Togføreren underretter herefter lokomotivføreren.

4. Ved forlægning fremefter af en overhaling, der kun berører den fjernstyrede strækning, underretter FC i nødvendigt omfang overgangsstationer og — ved understationsdrift — understationer.

Togene underrettes ikke.

Ved forlægning fremefter af en overhaling, som berører såvel en fjernstyret strækning som en tilstødende strækning uden fjernstyring, forholdes således:

SR § 43

Herfor gælder tilsvarende bestemmelser som anført foran for SR § 41, henholdsvis § 42.

Forlægning af
togpasering

SR § 44

2. Meddelelse om aflysning af tog gives til understationer og holdsteder, kun for så vidt aflysningen har betydning for disse.

Underretning
om aflyste tog

Tog, der skulle have krydset eller været overhalet eller passeret af det aflyste tog på stationer på den fjernstyrede strækning og overgangsstationer, underrettes ikke.

Underretning gives ikke til banetjenestens og sikringstjenestens personale, der derfor må skaffe sig oplysning om eventuel aflysning af tog ved henvendelse til FC.

SR § 45

FC underretter understationer og holdsteder, når den regelmæssige drift aflyses, og når den atter genoptages, samt sørger for, at banetjenestens og sikringstjenestens personale underrettes på bedst mulig måde.

Aflysning af
den regelmæssige drift

Banetjenestens og sikringstjenestens personale må selv hos FC indhente oplysning om eventuelt tillyste tog i den tid, regelmæssig drift er aflyst.

SR § 46

1. Må en spærring af et spor på den fjernstyrede strækning foretages uden varsel, underrettes FC.

Spærring af
spor på
fri bane

FC foranlediger herefter alle vedkommende underrettet.

2. FC foranlediger, at banetjenestens og sikringstjenestens personale underrettes på bedst mulig måde om spærringer, som dette personale ikke på anden måde er underrettet om.

Underretning af
banetjenestens og
sikringstjenestens
personale

5—6. Når tidspunktet for en spærings ikrafttræden udskydes af hensyn til togforsinkelser, henholdsvis når en bekendtgjort spærings ikke ønskes iværksat, eller en iværksat spærings hæves af togkontoret før spærre-

Kørsel på
spærret spor.
Bortfald af en
bekendtgjort
spærings

tidens udløb, kan underretning af tog, der skal befare det pågældende spor, gives telefonisk af FC til togføreren, der underretter lokomotivføreren.

Underretningen kan i øvrigt gives på en tidligere station end den, hvorfra toget skal befare det pågældende spor.

7. Arbejder på et spærret spor må først påbegyndes, når arbejdslederen i hvert enkelt tilfælde har underrettet FC.

Når arbejdet er tilendebragt, skal arbejdslederen ligeledes underrette FC.

SR § 47

2. Underretning af tog, for hvilke det farbare spor er venstre spor, skal — når understationsdrift ikke er etableret på den station, fra hvilken den unormale sporbenyttelse finder sted — foretages ved FC's foranstaltning.

Underretningen kan gives telefonisk.

Fribaneordre anvendes *ikke*.

3. FC leder toggangen over den strækning, der befares som enkeltsporet, medmindre der etableres understationsdrift på de understationer, der omfattes af venstresporkørslen.

Er der ikke etableret understationsdrift på den station, hvorfra venstresporkørslen påbegyndes, påhviler det FC at underrette togføreren og lokomotivføreren for tog ad venstre spor om eventuelle hastighedsnedsættelser, der er opstået efter La's trykning.

SR § 51

3. Når et tog ekstraordinært standser på den fri bane, og undersøgelsen viser, at toget ikke vil kunne fortsætte kørslen inden for et tidsrum af 10 minutter fra standsningstidspunktet, skal togføreren underrette FC eller en station med stedlig stationsbestyrer, der herefter påtager sig ansvaret for togets dækning.

4. Toget må ikke genoptage kørslen i *modsat køreretning af den planmæssige* uden tilladelse hertil fra FC eller fra en station med stedlig stationsbestyrer.

Arbejder på et spærret spor

Strækningens befarelse som enkeltsporet

Ledelsen af toggangen. Togenes førelse

Dækning af tog, der ekstraordinært er standset på fri bane

Genoptagelse af kørslen

5. Når et tog har efterladt knaldsignaler på linien, skal det underrette FC.

Underretning om udlagte knaldsignaler

SR § 52

1. Når et tog ekstraordinært standser på den fjernstyrede strækning — fri bane eller understation — og den foreskrevne undersøgelse viser, at toget ikke kan bringes videre, hverken frem eller tilbage, skal togføreren for det nedbrudte tog forlange hjælp hos FC, eventuelt ved henvendelse til stationsbestyreruddannet personale på en understation.

Forlangende om hjælp

2. Så snart hjælp er forlangt hos FC, påhviler det denne uden ophold at skaffe hjælp til det nedbrudte tog, og ingen anden må foretage noget i så henseende uden efter anmodning fra FC eller med FC's udtrykkelige samtykke.

Hjælpens fremskaffelse

FC tager sig af de forhold, som i henhold til SR skal iagttages af stationsbestyreren på den togfølgestation, hvortil forlangende om hjælp indgår.

4. Bliver et nedbrudt tog i stand til at genoptage kørslen, *forinden hjælpemaskinen er ankommet*, må dette ikke finde sted, medmindre togføreren har indhentet tilladelse hertil hos FC.

Genoptagelse af kørslen

5. FC leder hjælpetogets kørsel til det nedbrudte tog. Såfremt der er etableret understationsdrift på den station, hvorfra hjælpetoget skal ind på det banestykke, på hvilket det nedbrudte tog befinder sig, skal stationsbestyreren underrette hjælpetoget herom samt i øvrigt iagttage bestemmelserne i SR § 52, punkt 5.

Hjælpetogets førelse

Forinden det nedbrudte tog videreføres eller føres tilbage af hjælpemaskinen, skal togføreren træffe nærmere aftale med FC om kørslen — eventuelt gennem stationsbestyreruddannet personale på en understation.

SR §§ 53 og 56

Beskadigede og
efterladte vogne,
Løse vogne

Om disse forhold skal der hurtigst muligt gives FC for-
nøden underretning.

B. Signalreglementet

Når understationerne er fjernstyret, træffer FC bestem-
melse om tidspunktet for signalgivning til ind-, ud- og gen-
nemkørsel på understationerne.

Signalgivning for
togs ind-, ud-
og gennemkørsel

De i SIR påbudte *skriftlige* underretninger af tog kan af
FC, når sådan udstedelse ikke er mulig, i stedet gives tele-
fonisk.

Underretning
af tog

„Færdig til indkørsel“ (signal nr 60) gives ikke foran
stationer på fjernstyrede strækninger.

Lydsignaler
fra lokomotivet

De i SIR påbudte underretninger af stationer skal gives
til FC.

Underretning
af stationer

C. Rangerreglementet

Rangering ud over rangergrænsemærket må kun finde
sted efter tilladelse fra FC.

Rangering ud
over ranger-
grænsemærket

På stationer med stedlig stationsbestyrer underretter sta-
tionsbestyreren skriftligt rangerlederen og lokomotivføreren,
når tilladelsen foreligger.

På stationer uden stedlig stationsbestyrer underretter tog-
føreren skriftligt lokomotivføreren, når FC telefonisk har gi-
vet tilladelse til sådan rangering.

Når rangering ud over rangergrænsemærket er tilende-
bragt, underrettes FC.

På stationer, hvor rangeringen ledes og udføres af *togpersonalet*, forholdes således:

- 1) understationer uden stedlig stationsbestyrer og holdsteder med sidespor:

Rangeringen må — såfremt eventuelle perronudkørsels-signaler, henholdsvis dværgsignaler, ikke viser „signalet annulleret“ — først påbegyndes efter tilladelse fra FC.

FC frigiver henholdsvis oplåser de nødvendige sporskifter, der herefter betjenes af togets personale.

Togføreren har ansvaret for, at de færdigrangerede vogne er hensat på læssespor inden for frispornærkerne og er afbremsat eller afstoppet og for, at sporskifterne til læssesporforbindelser efter endt rangering er stillet i normalstilling, samt at hovednøglerne til eventuelle nøgleaflåsende sporskifter er indsat og omdrejet i de elektromagnetiske nøglelåse.

Der må ikke hensættes vogne i bagsporene for enderne af vigesporet.

Når rangeringen er tilendebragt, giver togføreren melding herom til FC.

Færdigmeldingen er samtidig garanti for, at togføreren har iagttaget ovennævnte forskrifter vedrørende rangeringens afslutning m.v.

- 2) understationer med understationsdrift:

Den stedlige stationsbestyrer underretter snarest efter togets ankomst togføreren om, at stationen har understationsdrift, og der forholdes herefter i overensstemmelse med det i RR anførte om rangering på stationer, på hvilke ledelsen af tograngering påhviler togføreren.

Ethvert under rangering indtruffet uheld skal straks anmeldes til FC henholdsvis den stedlige stationsbestyrer.

III. UREGELMÆSSIGHEDER

1. I nærværende afsnit og i afsnit IV samt i bilag 1 til SR, i „Sikringsanlæggene og deres betjening“ og i de særlige betjeningsforskrifter og instrukser for fjernstyringsanlæg og stationssikringsanlæg er der givet forskrifter og retningslinier for, hvorledes der skal forholdes ved forstyrrelser i stations- og strækningssikringsanlæg m.v., men i øvrigt skal FC i hvert enkelt tilfælde — under hensyn til foreliggende instruktion og i overensstemmelse med eventuelle direktiver fra driftstjenesten — sørge for, at trafikken afvikles sikkerhedsmæssigt forsvarligt og så hensigtsmæssigt som muligt.

Almindelige
regler

I tilfælde af forstyrrelser o.l. skal togpersonalet og lokomotivpersonalet derfor altid snarest søge forbindelse med FC og hos denne få anvisning på, hvorledes der skal forholdes. Kan der undtagelsesvis ikke opnås forbindelse med FC — eller såfremt forholdene i øvrigt taler derfor — søges forbindelse med det stedlige stationspersonale, der i størst muligt omfang skal være togpersonalet og lokomotivpersonalet behjælpeligt.

2. Såfremt sporskifterne på en fjernstyret station ikke kan sikres mod omlægning, jf. bestemmelserne i „Sikringsanlæggene og deres betjening“, må FC — efter at have afprøvet stationsområdet sikkerhedsmæssige tilstand ved hjælp af fjernstyringsanlægget — give togene telefoniske ind-, ud- og forbikørselstilladelser, når det af tableauerne fremgår, at der er kontrol med sporskifternes stilling.

Sikring af sporskifter ved telefoniske ind-, ud- og forbikørselstilladelser

3. Når et tog ekstraordinært får „stop“ eller „forbikørsel forbudt“ ved

- et indkørselssignal (I eller VI),
- et dækningssignal (AM/DS eller VM/DS),
- et udkørselssignal (U eller VU),
- et perronudkørselssignal (PU),

„Stop“ ved hovedsignaler m.v. på en fjernstyret station

på en fjernstyret station, og lokomotivføreren har afgivet melding herom, skal FC — såfremt årsagen til det manglende kørsignal ikke umiddelbart er givet, og signal „stop og ryk

frem“ ikke kan anvendes — afprøve stationsområdets sikkerhedsmæssige tilstand ved hjælp af fjernstyringsanlægget.

Såfremt der er kontrol med sporskifternes stilling, forholdes herefter således:

Ved et indkørselssignal (I eller VI)

Der gives toget telefonisk indkørselstilladelse. Lokomotivføreren skal samtidig have ordre om at køre på sigt ind på stationen.

Ved et dækningssignal (AM/DS eller VM/DS)

Der gives toget telefonisk forbikørselstilladelse. Lokomotivføreren skal samtidig have ordre om at køre på sigt til næste hovedsignal, henholdsvis venstresporssignal.

Ved et udkørselssignal (U eller VU) eller et perronudkørselssignal (PU)

Der gives toget telefonisk udkørselstilladelse. Lokomotivføreren skal samtidig have ordre om at køre på sigt til næste hovedsignal, henholdsvis venstresporssignal.

Den telefoniske udkørselstilladelse kan sammen med afgangordre gives til togføreren, der herefter underretter lokomotivføreren.

Såfremt der *ikke* er kontrol med sporskifternes stilling, skal togføreren kaldes til telefonen og underrettes om, at der ikke kan stilles signal og om årsagen hertil. FC skal give togføreren nærmere meddelelse om, hvorledes der skal forholdes, hvis han skal medvirke ved omstilling og aflåsning af sporskifter.

I forbindelse med ordre om ind- eller udrangering af toget skal FC endvidere underrette togføreren om, at der skal udvises særlig agtpågivenhed ved passage af sporskifter og om, hvorledes der skal forholdes, efter at toget har passeret sporskifteområdet. Togføreren underretter lokomotivføreren om den modtagne forholdsordre.

IV. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR FJERNSTYREDE STRÆKNINGER UDEN AUTOMATISKE LINIEBLOKANLÆG

1. Bestemmelsen i SR § 5, punkt 3, om, at arbejdstog og hjælpetog kan følge efter plan- og særtog uden iagttagelse af stationsafstanden kommer *ikke* til anvendelse på disse strækninger.

Togfølge

2. Inden ud- eller gennemkørselssignal gives, og inden et tog må afgå fra eller køre igennem en overgangsstation i retning mod den fjernstyrede strækning, skal overgangsstationen indhente FC's tilladelse hertil.

Togs afgang fra en overgangsstation i retning mod den fjernstyrede strækning

3. Ved indkørselssignalerne samt på stationsbygningerne er der anbragt signaltelefoner.

Telefoner

Ved opkald fra en signaltelefon ved et indkørselssignal opnås forbindelse med den pågældende station. Er stationen fjernstyret, opnås dog forbindelse med FC.

Ved opkald fra en signaltelefon på en stationsbygning opnås forbindelse med FC.

Kan der ikke opnås forbindelse ved benyttelse af en signaltelefon, skal en eventuel nødtelefon benyttes.

4. De i nærværende afsnit omhandlede telefoniske og skriftlige tilladelser til at passere et udkørselssignal i stopstilling må ikke anvendes, når der foreligger melding om, eller det fremgår af notater, tableauer eller togtidsskriver, at banestykket efter signalet ikke er frit.

Anvendelse af telefoniske og skriftlige tilladelser til at passere et udkørselssignal

Foreligger der ikke melding som nævnt, og viser de foretagne undersøgelser, at banestykket efter udkørselssignalet er eller må formodes at være frit, må telefonisk eller skriftlig tilladelse til at passere signalet i stopstilling anvendes.

5. Når en lokomotivfører i henhold til bestemmelserne i nærværende bilag får tilladelse til at passere et udkørsels-signal i stopstilling med påbud om at køre på sigt, er der ikke garanti for, at banestykket efter signalet er frit.

Lokomotivføreren skal derfor på det efterfølgende bane-stykke afpasse togets hastighed efter synligheds- og bremse-forholdene, idet han skal være forberedt på at møde en hindring. Hastigheden må ikke overstige 30 km/t. Vars-lingsanlæg samt anlæg for automatisk sikrede overkørsler kan ikke påregnes at virke.

6. Når et udkørselssignal ikke kan vise „kør“, eller når der i øvrigt er uorden i det pågældende strækningssikrings-anlæg, skal der for begge køreretninger indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand.

Kan der ikke indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand, fordi der ikke kan etableres understa-tionsdrift -- eller dette ikke skønnes nødvendigt -- kan FC lede togene forbi signaler, der viser „stop“, ved telefoniske udkørselstilladelser med ordre om, at lokomotivføreren skal køre på sigt til næste hovedsignal.

Såfremt sidespor m v på fri bane er i afhængighed af udkørselssignalet, skal bestemmelserne side 28 c, punkt 10, iagttages.

7. Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem to nabotogfølgestationer indføres således:

FC sørger for,

- at stationernes udkørselssignaler til det pågældende banestykke holdes på „stop“, og
- at der i nødvendigt omfang etableres understationsdrift.

FC giver derefter følgende telegram til de pågældende stationer:

„Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand indføres mellem (station) og (station)“.

Under kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand skal følgende iagttages:

- a) Signalgivning for udkørsel skal så vidt muligt anvendes.
- b) Kan udkørselssignalet ikke vise „kør“, skal togene have skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse eller rangeres ud.
- c) Lokomotivføreren for første tog, der afsendes, efter at kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand er indført, skal, såfremt der gives toget tilladelse til at passere et udkørselssignal på „stop“, jf punkt b, have ordre om at køre på sigt til næste hovedsignal. Det samme gælder de efterfølgende tog, der får tilladelse til at passere et udkørselssignal på „stop“, medmindre de får skriftlig udkørselstilladelse.
- d) Såfremt sidespor m v på fri bane er i afhængighed med et udkørselssignal, skal endvidere bestemmelserne side 28 c, punkt 10, iagttages.

Ophævelse af kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand

8. Når sikringstjenestens personale har afgivet melding om, at strækningssikringsanlægget er i orden, eller dette konstateres ved, at ét tog i hver køreretning har fået normal signalgivning fra udkørselssignalet, og der desuden foreligger tilbagemelding for det sidst afsendte tog, må kørslen på af- og tilbagemelding med stationsafstand ophæves af FC ved følgende telegram til de pågældende stationer:

„Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem (station) og (station) ophæves“.

Når understationsdrift ophører, underretter FC stationerne herom.

„Stop“ ved et udkørselssignal

9. Når et tog ekstraordinært får „stop“ ved et udkørselssignal, skal lokomotivføreren straks efter standsningen foretage opkald gennem den på stationsbygningen anbragte telefon og afgive den i SR § 30, punkt 5, foreskrevne melding.

Såfremt signalet ikke kan vise „kør“, og banestykket efter signalet er eller må formodes at være frit, jf side 27 c, punkt 4, skal den togfølgestation — henholdsvis FC — lokomotivføreren opnår forbindelse med, forholde sig som anført side 28 a, punkt 6.

Sidespor m v på fri bane i afhængighed af udkørselssignal

10. Er sikringen af et sidespor m v på fri bane i afhængighed af udkørselssignalet, jf SR § 59, må der ikke gives skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse forbi udkørselssignalet på „stop“, henholdsvis ske udrangering, forinden der er skaffet sikkerhed for, at sidesporet m v kan passeres. Kan sådan sikkerhed ikke skaffes, skal der i forbindelse med skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse henholdsvis udrangering gives togføreren og lokomotivføreren underretning om, at toget skal rangeres forbi sidesporet m v ved togførerens foranstaltning. Underretningen skal så vidt muligt gives skriftligt.

V. GYLDIGHEDSOMRÅDE

De i nærværende bilag indeholdte bestemmelser er gyldige for følgende strækninger:

A. Strækninger med automatiske linieblokanlæg

Enkeltsporet bane:

Vordingborg—Rødby Færge

Nykøbing Fl—Gedser

Lejre—Kalundborg

Vamdrup—Padborg

Ålborg—Vrå

Struer—Vinderup*)

Holstebro—Struer

Funder—Silkeborg

Dobbeltsporet bane:

Vigerslev (Hvidovre Fjern)—Tåstrup (fjerntrafiksporene)

Tåstrup—Korsør

Ringsted—Vordingborg

Roskilde—Lejre

Hellerup—Klampenborg (fjerntrafiksporene)

Rungsted Kyst—Helsingør

Vallensbæk—Østerport (nærtrafiksporene)

Nyborg—Fredericia

Fredericia—Kolding

Lunderskov—Vamdrup

Fredericia—Vejle

B. Strækninger uden automatiske linieblokanlæg

Enkeltsporet bane:

Vinderup—Langå

Herning—Funder

Silkeborg—Skanderborg

Vejle—Holstebro

*) For betjening af mellembloksignalerne på strækningen Struer—Vinderup er der i lokale instrukser fastsat særlige bestemmelser.

Table with multiple rows and columns, containing faint text and numbers. The text is mostly illegible due to low contrast and blurring. Some visible fragments include "BILAG 2", "SR", and various numerical values.

Felt
Kmp.
Rymst
Rejseplan
Mappen

D - cirkulære

Samtlige stationer
Togpersonalet: personligt eksemplar
Ddt: alle - lokomotivpersonalet personligt eksemplar -
Ddo: Kh, Ar, Fa LKD: Ar
Alle DO
Dtj
Mafd
Bafd

Styreledningstog med motorlokomotiv af litra Mv, Mx og My. Bestemmelser om togstørrelser, sammensætning, hastighed m v

1. Almindelige bestemmelser

Styreledningstog er tog, hvor lokomotivføreren fra en førerplads i spidsen af toget gennem styreledninger manøvrerer trækraftenheder tilkoblet foranløbende vogne.

I tilslutning til bestemmelserne i SR og ordreserie P gælder de i følgende punkter 2 - 5 anførte særlige bestemmelser.

2. Togstørrelse (jf SR § 16)

Er forreste køretøj en styrevogn, må toget højst medgives 40 aksler foran trækraften.

3. Sammensætning (jf SR § 18)

3.1. Antal trækraftenheder

Er forreste køretøj en styrevogn, må der højst anvendes én trækraftenhed. Er forreste køretøj en trækraftenhed, må der højst anvendes to trækraftenheder af nævnte litra.

3.2. Manøvrering af trækraft. Svigtende styreledningsfunktion under togfremførelse

Såfremt der opstår sådanne fejl ved styreledningsfunktionen i et tog med styrevogn forrest, at trækraften ikke kan manøvreres gennem styreledninger, må toget videreføres til nærmeste station, hvor trækraften kan blive omrangeret til togets forende. Der forholdes således:

- togføreren betjener trækraften direkte på lokomotivet efter lokomotivføreren anvisninger
- lokomotivføreren betjener togets bremses fra førerpladsen i spidsen af toget
- hastigheden må ikke overstige 25 km/t.

3.3. Ikke-arbejdende trækraftenheder

Ikke-arbejdende trækraftenheder må ikke befordres i styreledningstog, jf dog punkt 4.

4. Nedbrudte tog (jf SR § 52)

Såfremt en hjælpemaskine tilkobles med styreledninger bagpå det nedbrudte tog og hjælpemaskinen kan manøvreres fra førerpladsen i spidsen af toget, må toget dog optage kørslen, men hastigheden må ikke overstige 60 km/t.

5. Kørsel under sneforhold (ordreserie P)

Ved snelæg over 30 cm over skinneoverkant må styreledningstog ikke fremføres med styrevogn som forreste køretøj

(Cirkulæret er optryk af D-cirkulære af 25.5.1973)