Tkt.

DANSKE STATSBANER

2. distrikt

Togplan 8

Gyldig fra 22. maj 1966

Ubetjente stationer. (SR § 13)

Stationer som helt eller delvis betjenes af stationspasser. (SR § 58)

Fjernstyrede stationer.

Sidespor og billetsalgssteder. (SR § 59).

Særlige bestemmelser for rangering på visse stationer.

Instrukser.

Bestemmelser vedrørende fælles billetbenyttelse i tog/rutebiler.

Passagerrejser i lyntog.

Tjenestereiser med statsbanernes rutebiler.

Førelse og deling af tograpporter.

Togplan 8 fordeles til:

Administrationskontorer.
Driftsledere.
Samtlige stationer og godsekspeditioner.
Entreprisestationer.
Togpersonalet.
Maskindepoter.
Lokomotivpersonalet.
Signalingeniører.
Overbanemestre.
Oversignalformænd.
Overbaneformænd.
Signalformænd.
Baneformænd.

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

13									
65									
133									

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

INDHOLD

FORKORTELSER

Dgl	=	Daglig
Hv	=	Hverdage
S	=	Søn- og helligdage
Hv.f.S	=	Hverdage før søn- og helligdage
Hv.e.S	=	Hverdage efter søn- og helligdage
ø.Hv.	=	Øvrige hverdage
Sø	=	Søndage
Ma	=	Mandage
Ti	=	Tirsdage
On	=	Onsdage
To	=	Torsdage
Fr	=	Fredage
Lø	=	Lørdage

A. Almindelige bestemmelser.

I tilslutning til bestemmelserne i SR og SIR fastsættes følgende:

1. Eftersyn af sporskifter.

(SR § 11).

På holdesteder, som alene betjenes af stationspasser (sidesporpasser), på ubetjente holdesteder samt pa visse fjernstyrede stationer, ved hvilke der i togplanen er givet oplysning herom, foretages eftersynet af tjenestemænd under banetjenesten på den i SR § 11 foreskrevne måde. Den af banetjenestens personale, der foretager eftersynet, er ansvarlig for, at pågældende sikringsanlæg efter endt eftersyn bringes i foreskreven stand.

På de af omhandlede stationer m.v., hvor sporskiftenøglerne eller nøglerne, som giver adgang til aflåsningsanlægget, udelukkende opbevares uden for holdestedets område, og hvor sporskifterne derfor står under fast aflåsning, indskrænkes prøven til at konstatere, at tungetilslutningen er i orden i den stilling af sporskiftet, hvori det er aflåset, og at sporspærrerne er fastholdt i aflåset stilling, samt at sporskiftesignalets stilling svarer til sporskiftets stilling.

2. Ubetjente stationer (holdesteder).

(SR § 13, II og SIR side 101 III–103 III).

Mastesignaler og sporskiftesignaler skal i mørke samt om dagen i usigtbart vejr vise natsignal. Signalbelysningen skal i givet fald tændes, når stationen overgår til ubetjent holdested, selv om der herved bliver tale om tændte signaler i dagtimerne.

På stationer med daglyssignaler skal dag/nat-omskifteren stå i dagstillingen i det tidsrum, stationen (holdestedet) er ubetjent.

Med henblik på ekspedition af standsende tog i ubetjent tidsrum bemærkes endvidere følgende:

Skilt til underretning af publikum.

Over billetsalget anbringes et skilt »Stationen er ubetjent. Billetter sælges i toget. Rejsegods kan afleveres uekspederet til togpersonalet.«

Billetsalg i toget.

Til rejsende, som ikke er forsynet med rejsehjemmel, udstedes billet i toget (uden tillæg til den ordinære billetpris).

Behandling af rejsegods.

Rejsegods kan medtages i henhold til reglerne i ordreserie D og M. Ankommet rejsegods udleveres på forlangende af **togpersonalet.** I øvrigt anbringes ankommet rejsegods af **togpersonalet** i pakhuset.

Udveksling af gods og ekspeditionspapirer.

Der er normalt på stationsbygningens perronside fastgjort et udvekslingsskab, der aflåses med en almindelig kupelås, og som er delt på langs af et midterskillerum. Skabet anvendes dels til ekspeditionspapirer og småpakker til afgang (venstre halvdel), dels til ankomne ekspeditionspapirer og småpakker (højre halvdel).

Evt. ekspeditionspapirer og tjenestepost til afgang anbringes af stationen i en for pågældende tog ved påskrift bestemt skuffe. Endvidere nedlægges i skuffen en formular, som viser, hvor evt. gods til afgang er anbragt (på pakhuset eller i skabet nederst til venstre).

Herefter drejes **den særlige tømningsmarkering** om på skabslågens forside. Markeringen består af en cirkelrund, mørk metalplade med en hvid, pilformet angivelse, der viser, hvilken køreretning den gælder for. En plade er ved et beslag med hængsel fastgjort på den øverste kant af hver af de to skabslåger; hængslet muliggør, at pladen kan løftes op og drejes over skabskanten.

Togpersonalet undersøger ved ankomsten, om der fra skabet vises tømningsmarkering for togets køreretning. I bekræftende fald tømmes den skuffe, der bærer påskrift til toget. Er der ikke påskrevet skuffer til flere tog i tilsvarende køreretning, drejes den til køreretning svarende tømningsmarkering om på skabslågens bagside.

Ankomne ekspeditionspapirer m.v. samt småpakker anbringes af **togpersonalet** i skabets højre halvdel (i skuffen, der er påskrevet »Ankomne papirer«, hhv. i rummet nederst til højre).

Ankommet gods, for hvilket der i henhold til fragtbrevet intet er at betale, udleveres til modtageren, såfremt denne er til stede ved ankomsten og ønsker godset udleveret. Der tages kvittering på fragtbrevkuponen eller i togpersonalets kvitteringsbog. Øvrigt ankommet gods anbringes af **togpersonalet** i pakhuset.

Togføreren i énmandsbetjente tog skal dog ikke bringe gods på pakhuset, men kan medtage sådant gods til næste betjente station til tilbagesendelse med tog, der ankommer til godsets bestemmelsesstation, når denne er betjent.

Pakhuset aflåses med en almindelig vognlås. Det normale placeringssted på pakhuset for afgående, hhv. ankommende gods er anført på den indvendige side af lågen til skabet for ekspeditionspapirer m.v.

Visse stationer er ikke forsynet med udvekslingsskab. Bemærkning herom er anført i togplanen ud for de pågældende stationer.

Haves der fra sådanne stationer gods til afsendelse i det ubetjente tidsrum, meldes dette til toget med oplysning om, hvor gods og papirer er henstillet. Ankommet gods m.v. anbringes i pakhuset, evt. medtages det til næste station, hvorfra det tilbagesendes med første standsende tog, ved hvilket stationen er betjent.

Om befordring af gods fra og til ubetjente stationer henvises i øvrigt til bestemmelserne i togplan 2, side 14.

Brevkassetømning.

Brevkassetømning foretages af **togpersonalet hhv. bureaupersonalet** som anført i rubrik 5 ved de pågældende stationer.

Brevkassen er anbragt på stationsbygningens perronside. I de tilfælde, i hvilke brevkassetømningen foretages af togpersonalet, sker ud- og tilbagelevering af brevkassenøgle i henhold til en i togplan 5 optaget plan.

På midterskillerummet i udvekslingsskabet er som reserve ophængt en brevkassenøgle.

Ankommende post.

Postvæsenet omdirigerer al ankommende post, således at denne først indgår, når stationen er betjent.

Udkaldning.

Togføreren foranlediger, at der kaldes ud i ventesalen.

På fjernstyrede stationer foretages dog ikke udkaldning. Opslag herom er anbragt i pågældende lokaler på disse stationer.

Ventesals-, toilet- og perronbelysning.

Belysningen holdes tændt i fornødent omfang. Slukning (og evt. tænding) af lyset foranlediges foretaget af **stationen** ved hjælp af et særligt ur på stationskontoret.

Når lyset undtagelsesvis skal slukkes (evt. tændes) af **togføreren**, er bemærkning herom anført ved de enkelte stationer.

Låsning og oplåsning af ventesalsdør.

I det omfang, det er foreskrevet i togplanen ved de enkelte stationer, låser hhv. oplåser **togføreren** ventesalsdøren.

Opmærksomheden henledes på, at der for visse stationer m.v., på hvilke låsning/oplåsning af ventesalsdør, brevkassetømning eller postudveksling ikke skal foretages på alle de pågældende togs løbedage, kan være angivet »×« i ankomstrubrikken i tjenestekøreplan II for respektive tog.

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Odense–Svendborg		**Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog henvises til afsnit D.**		
Grønløkken S I (Godstogs-sporet)	Odense		0,00–24,00	
	Sporskiftenøgle på Odense station, hvorfra vognudvekslingen sker med rangertræk.			
Sukker-kogeriet S I (Godstogs-sporet)	Odense		0,00–24,00	
	Sporskiftenøgle på Odense station, hvorfra vognudvekslingen sker med rangertræk.			
Gartnernes Salgsfor-ening S I (Persontogs-sporet)	Odense		0,00–24,00	
	Sporskiftenøgle på Odense station, hvorfra vognudvekslingen sker med rangertræk.			
Fruens Bøge			Ma-Fr: 0,00– 6,20 12,05–13,00 21,10–24,00 Lø: 0,00– 6,20 14,45–24,00 S: 0,00– 7,10 12,15–17,20 22,55–24,00	c) Hv: bureaup. 221 Lø: bureaup. 227 Ma–fr: bureaup. 235
	Tgf tog 238 giver efter særlig anmodning i hvert enkelt tilfælde melding til kommando-posten i Odense, når toget er ankommet til Fruens Bøge med slutsignal.			
Hjallese	Fruens Bøge (Odense)	Ma-Fr: 9,00–15,33	Ma-Fr: 0,00– 7,10 18,15–24,00 Lø: 0,00– 7,10 12.00–24,00 S: 0,00–24,00	
	Intet udvekslingsskab.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Højby T og S I	Fruens Bøge (Odense)		0,00–24,00	a) tgf. 237 b) Hv: tgf. 201 S: tgf. 208 c) S: togp. 1235 Ma-Fr: bureaup. 235 Lø: bureaup. 227
	Sporskiftenøgler på Fruens Bøge og Årslev stationer.			
Årslev			Ma-Fr: 0,00– 5,45 12,15–13,15 18,15–24,00 Lø: 0,00– 5,45 11,30–13,15 14,49–24,00 S: 0,00–24,00	a) tgf. 237 c) S: togp. 1235 Ma-Fr: bureaup.235 Lø: bureaup. 227
	Automatisk betjening af indkørselssignalerne ved ubetjent station. Når toget passerer en skinnekontakt ca. 600 m foran pågældende signal, stilles dette på »kør igennem«.			
Pederstrup			0,00–24,00	a) tgf. 237 b) Hv: tgf. 201 S: tgf. 208 c) S: togp. 1235 Ma-Fr: bureaup. 235 Lø: bureaup. 227
Ringe			Hv: 0,05– 5,15 S: 0,05– 6,45	
Rudme T				c) Ma-Fr: bureaup. 235 Hv: togp. 218 Lø: bureaup. 227 S: togp. 1235
Kværndrup	Ringe	Ma-Fr: 5,20– 6,20 Lø: 5,20– 6,20	Ma-Fr: 0,00– 5,20 18,30–24,00 Lø: 0,00– 5,20 15,30–24,00 S: 0,00– 8,00 11,00–24,00	a) tgf. 238 c) S: togp. 1235 Ma-Fr: bureaup. 235 Lø: bureaup. 227

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Stenstrup	Svendborg		Hv: 0,00– 6,00 18,30–24,00	a) Hv: tgf. 238 der tillige slukker lyset c) Ma-Fr: bureaup. 235
		S: 23,30–24,00	S: 0,00– 8,25 13,25–18,35	
	Automatisk betjening af indkørselssignalerne ved ubetjent station. Når toget passerer en skinnekontakt mod nord ca. 600 m og mod syd ca. 800 m foran pågældende signal, stilles dette på »kør igennem«. Intet udvekslingsskab.			
Stenstrup Syd T og S I	Stenstrup (Svendborg)		0,00–24,00	
	Sporskiftenøgler på Stenstrup og Svendborg stationer.			
Hvidkilde savværk S I	Svendborg		0,00–24,00	
	Sporskiftenøgler på Svendborg station.			

Nyborg H–Fredericia

På den fjernstyrede strækning Nyborg H–Fredericia er stationer m.v. af ekspeditionsmæssige grunde betjent som anført nedenfor. I sikkerhedsmæssig henseende er de enkelte ekspeditionssteder overgangsstation, understation eller VM-station (jf SR bilag 2) som anført nedenfor.
Fjernstyringscentralen er beliggende i Odense.
Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog henvises til afsnit D.

Nyborg H	Billetkontoret på Nyborg H station lukket i tidsrummet 21,00–6,45 (billetsalg i togene). Overgangsstation til fjernstyret strækning.			
Hjulby			0,00–24,00	c) S: togp. 49 Ma-Fr: bureaup. 71
	Understation på fjernstyret strækning. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Ullerslev		Lø: 6,10–12,15 ø.Hv: 6,10–12,00 12,50–17,15 } Øvr. tid S: 0,00–24,00		a) Hv: tgf. 86 S: tgf. 1086 c) Ma-Fr: bureaup. 71 Lø: togp. 49
	Understation på fjernstyret strækning. Tgf. tog 86 (1086) sikrer sig, at ventesalsdøren er lukket fast i og betjener derefter med kupénøgle en afbryder øverst til venstre i dørkarmen. Herved aflåses ventesalsdøren, hvilket markeres ved, at lyset i ventesalen samtidig slukkes. Perronbelysningen forbliver tændt i ca. 10 min. efter aflåsningen, hvorefter den slukkes automatisk. Ventesalen oplåses automatisk til tog 3 Hv. og tog 28 på S.			
Langeskov		Ma-Fr: 5,30–18,00 Lø: 5,30–15,00 } Øvr. tid S: 0,00–24,00		a) Hv: tgf. 86 S: tgf. 1086 b) S: tgf. 28 c) S: togp. 49 Ma-Fr: bureaup. 71 Lø: togp. 49

For ekspeditionsstedet gælder følgende særlige bestemmelser:

Togfølgestation. Holdested.

Langeskov er **normalt holdested med sidespor**, men **kan** under ekstraordinære forhold efter FC's bestemmelse **etableres som togfølgestation** med stedlig stationsbestyrer (understation). I de tidsrum, hvor Langeskov er togfølgestation, skal stationsbestyreren underrette alle standsende tog herom – så vidt muligt på en tidligere holdestation – og standsende tog skal da have signal »afgang« (signal nr. 46 a), inden toget må afgå fra stationen.

Betjening af sporskifter.

Sporskifterne i forbindelsen mellem hovedsporene er centralbetjente. Sporskifterne i læssesporforbindelserne er magnetaflåsede.

De **centralbetjente sporskifter** kan omstilles fra FC i forbindelse med signalgivningen og kun fra minusstilling til plusstilling, eller fra centralapparat på Langeskov, når denne er etableret som togfølgestation (understationsdrift). Sporskifterne kan i øvrigt frigives til stedbetjening.

Om betjening af de **magnetaflåsede sporskifter** gælder tilsvarende regler som fastsat for understationer, jf bilag 2 til SR, afsnit Ia, punkt 4.

Signaler.

Når Langeskov er fjernstyret stilles AM 1133 og AM 2153 automatisk, medens AM 1153 og AM 2133 enten stilles automatisk eller betjenes manuelt fra FC.

Når Langeskov er etableret som togfølgestation, betjenes de omhandlede AM-signaler manuelt fra ekspeditionsstedets centralapparat.

Venstresporkørsel.

Under venstresporkørsel kan Langeskov ikke virke som togfølgestation, og der må kun være ét tog mellem Ullerslev og Marslev.

For sådanne sikkerhedsmæssige forhold vedrørende Langeskov, for hvilke der ikke ved nærværende er angivet særskilte bestemmelser, gælder bestemmelserne i SR bilag 2.

Marslev		Lø: 7,00–12,00 ø.Hv: 7,10–12,00 13,20–17,30 } Øvr. tid S: 0,00–24,00		c) S: togp. 49 Ma-Fr: bureaup. 71
	Understation på fjernstyret strækning.			
Odense	**Overgangsstation** til fjernstyret strækning. Billetkontoret er lukket i følgende tidsrum: Nat. efter Ma-Fr: 23,00–6,00, nat. efter Lø: 23,00–7,00, nat. efter S: 23,15–6,00.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Holmstrup		Lø: 6,30–16,00 ø.Hv: 6,30–11,45 13,30-18,30	S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 71 S: tgf. 1096 b) S: tgf. 28 c) S: togp. 49 Hv. undt. Lø: togp. 86
	Understation på fjernstyret strækning.			
Tommerup		Hv: 5,30–18,30 S: 8,30–11,30 13,30–14,45 } Øvr. tid		c) Hv. undt. Lø: togp. 86
	Understation på fjernstyret strækning.			
Skalbjerg T				c) S: togp. 49 Ma-Fr: bureaup. 71 Hv.f.S: bureaup. 39
Bred		Lø: 5,30–11,30 13,00–15,30 ø.Hv: 5,30–11,30 13,30–18,30 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	c) S: togp. 49 Hv. undt. Lø: togp. 86 Hv.f.S: bureaup. 39
	VM-station på fjernstyret strækning. Såfremt vestgående tog forventes at ville få et ophold på over 1 min, retter tgf. henvendelse til FC med henblik på eventuel betjening af anlæggene ved ovk. nr. 120.			
Årup		Ma-Fr: 5,20–12,30 13,30–18,30 Lø: 5,20–12,00 13,00–15,30 } Øvr. tid	[1]) S: 0,00–24,00	c) Hv. undt. Lø: togp. 86
	Understation på fjernstyret strækning. Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupélås). [1]) Kontoret åbent for billetsalg 8,00–12,00.			
Gelsted		Ma-Fr: 5,10–12,15 *) 14,00–18,45 Lø: 5,10–15,30 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	c) S: togp. 49 Hv. undt. Lø: togp. 86 Hv.f.S: bureaup. 39
	VM-station på fjernstyret strækning. *) Kontoret åbent for billetsalg 13,20–14,00. Såfremt vestgående tog forventes at ville få et ophold på over 1 min., retter tgf. henvendelse til FC med henblik på eventuel betjening af anlæggene ved ovk. nr. 139.			
Ejby		Ma-Fr: 5,00–12,00 13,15–18,45 Lø: 5,00–15,30 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	c) S: togp. 49 Hv. undt. Lø: togp. 86 Hv.f.S: bureaup. 39
	Understation på fjernstyret strækning. Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupélås)			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Nørre-Åby		[1]) Ma-Fr: 6,30–12,00 14,00–18,45 Lø: 6,30–12,00 12,50–15,20	Øvr. tid [1]) S: 0,00–24,00	c) Ma-Fr: bureaup. 71 Hv. undt. Lø: togp. 86
		VM-station på fjernstyret strækning. Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupélås). [1]) Kontoret åbent for billetsalg Ma-Fr 13,00–18,00 samt S 7,45–12,00 og 13,00–13,30.		
Kavslunde		Ma-Fr: 6,00–12,00 13,45–19,00 Lø: 6,00–12,00 13,00–13,45 14,45–15,30	Øvr. tid S: 0,00–24,00	c) S: togp. 49 Hv. undt. Lø: togp. 86 Hv.f.S: bureaup. 39
		Understation på fjernstyret strækning. Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupélås).		
Middelfart		[2])		
		Understation på fjernstyret strækning. [2]) Kontoret lukket på Hv: kl. 0,00–6,00, 19,45–24,00 samt S: kl. 0,00–7,30 og 21,45–24,00 (billetsalg i togene). Stationens personale foretager udveksling ved togene således: Hv undt. Lø: 6,00–24,00, Lø: 6,00–23,15, S: 7,30–24,00. Intet udvekslingsskab.		
Snoghøj		**VM-station på fjernstyret strækning.**		
Fredericia		Billetkontoret er lukket i tidsrummet: Nat.e.Hv: 0,00–1,30, 2,15–4,30 Nat.e.S: 2,15–4,30. **Overgangsstation til fjernstyret strækning.**		

Fredericia–Padborg

På de fjernstyrede strækninger Fredericia–Kolding og Lunderskov–Tinglev er stationer m.v. af ekspeditionsmæssige grunde betjent som anført nedenfor.
I sikkerhedsmæssig henseende er de enkelte ekspeditionssteder overgangsstation eller understation (jf SR bilag 2) som anført nedenfor.
Fjernstyringscentraler: Fredericia for strækningen Fredericia–Kolding.
Vojens for strækningen Lunderskov–Tinglev.

Fredericia		Billetkontoret er lukket i tidsrummet: Nat.e.Hv: 0,00–1,30, 2,15–4,30 N.e.S: 2,15–4,30 **Overgangsstation til fjernstyret strækning.**		

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Taulov		Ma-Fr: 4,00–12,00 14,00–19,00 Lø: 4,00–16,00	Ma-Fr: 0,00– 4,00 12,00–14,00 19,00–24,00 Lø: 0,00– 4,00 16,00–24,00 S: 0,00–24,00	c) Dgl. u Lø: togp. 991 Lø: bureaup. 983 S: bureaup. 357
	Billetsalget er åbent Ma-Fr kl. 6,00–12,00, 14,00–18,15, Lø kl. 6,00–15,30 Intet udvekslingsskab. Ank gods anbringes i pakhuset (kupelås). **Understation** på fjernstyret strækning			
Kolding	**Overgangsstation** til fjernstyret strækning Billetkontoret er lukket i tidsrummet: N.e.Lø: 21,00–7,30 N.e.S: 23,00–6,00 (Billetsalg i togene).			
Lunderskov	Stationens personale foretager udveksling ved togene således: Hv: 5,50–12,55, 13,30–21,00 S: 6,00–12,15, 15,20–23,20 **Overgangsstation** til fjernstyret strækning.			
Vamdrup		[3]) Lø: 6,15–12,00 [3]) ø.Hv: 6,15–18,30 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	c) Hv undt. Lø: bureaup. 993 S: togp. 1991
	Understation på fjernstyret strækning. Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupélås). [3]) Kontoret åbent for billetsalg Lø: 7,30–12,00 ø.Hv: 7,30–12,30 og 13,00–17,30.			
Farris			0,00–24,00	c) Dgl.u.Lø: togp. 991 Lø: bureaup. 983 S: togp. 1991
	Understation på fjernstyret strækning. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.			
Sommersted		Lø: 7,00–11,00 ø.Hv: 7,00–12,00 } Øvr. tid 14,00–18,00	S: 0,00–24,00	c) S: togp. 1991
	Understation på fjernstyret strækning. Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupélås).			
Jegerup T				c) Dgl. u. Lø: togp. 991 Lø: bureaup. 983 S: togp. 1991

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Vojens		[1])		
		Overgangsstation til fjernstyret strækning. [1]) Kontoret lukket på Hv 0,00–7,00 og 19,00–24,00, (Lø dog 15,00–24,00), samt på S 0,00–8,00, 12,00–13,30, 14,30–16,30 og 19,00–24,00 (billetsalg i togene). Stationens personale foretager udveksling ved togene i tiden kl. 4,00–23,30 på Ma-Fr, kl. 4,00–22,30 på Lø og kl. 7,00–1,15 på S.		
Over-Jerstal		Lø: 6,45–12,00 ø.Hv: 6,45–12,00 14,00–17,00	Øvr. tid S: 0,00–24,00	c) Dgl.u.Lø: togp. 991 Lø: bureaup. 983 S: togp. 1991
		Understation på fjernstyret strækning. Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupélås).		
Hovslund			0,00–24,00	c) Dgl.u.Lø: togp. 991 S: togp. 1991
		Understation på fjernstyret strækning. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.		
Rødekro		[1])		
		Understation på fjernstyret strækning. [1]) Kontoret lukket på Hv 0.00–6.30 og 19.30–24.00 (Lø dog 14.15 – 24.00) samt på S 0.00–7.30, 12.00–13.15, 14.15–15.30 og 18.15–24.00 (billetsalg i togene). Stationens personale foretager udveksling ved togene i tiden kl. 6,00–23,45 på Ma-Fr, kl. 6,00-22,00 på Lø og kl. 6,00–2,00 på S.		
Hjordkær		Ma-Fr: 6,30–11,00 14,00–17,20 Lø: 6,30–12,00 13,00–14,30	Øvr. tid S: 0,00–24,00	c) Dgl.u.Lø: togp. 991 S: togp. 1991
		Understation på fjernstyret strækning.		
Bolderslev			0,00–24,00	c) Dgl. u. Lø: togp. 991 S: togp. 1991
		Understation på fjernstyret strækning. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.		
Tinglev		[1])		
		Fjernstyret overgangsstation til fjernstyret strækning i følgende tidsrum: Nat. mellem Hv 22,30–4,00 Nat. mellem Hv og S 22,30–7,00 Nat. mellem S og Hv 2,30–4,00 Nat. mellem S og S 2,30–7,00 **Overgangsstation** til fjernstyret strækning: Øvrige tid. [1]) Kontoret er lukket Ma-Fr 0,00–6,30 og 19,30–24,00, Lø 0,00–7,30 og 15,00–24,00, S 0,00–7,30 og 14,30–24,00 (billetsalg i togene). Stationens personale foretager udveksling ved togene i tiden kl. 4,15–0,15 Ma-Fr, kl. 4,15–22,15 Lø og kl. 6,15–2,00 på S. **Tgf togene 29005, 919, 29013 på S og 931 på S** giver snarest efter ankomsten til Tinglev telefonisk melding til FC Vojens om, hvorvidt toget er ankommet til Tinglev med slutsignal«.		

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Fårhus		Hv 6,00– 6,10	Lø: 0,00– 6,00 17,10–24,00 Ma–Fr: 0,00– 6,00 11,00–13,00 20,47½–24,00 S: 0,00–16,15 17,15–24,00	a) Lø: togp. 954 ø. Hv. togp. 956 S: togp. 1964 b) S: tgf. 931
	Intet udvekslingsskab.			
Padborg	Billetkontoret er lukket daglig kl.: 20,00–22,00.			

Fredericia–Randers

På den fjernstyrede strækning Fredericia–Vejle H er stationer m. v. af ekspeditionsmæssige grunde betjent som anført nedenfor. I sikkerhedsmæssig henseende er de enkelte ekspeditionssteder overgangsstation eller understation (jf SR bilag 2) som anført nedenfor.
Fjernstyringscentralen er beliggende i Fredericia.
Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog mellem Århus–Hadsten–Randers henvises til afsnit D.

Fredericia	Billetkontoret er lukket i tidsrummet: Nat.eHv: 0,00–1,30, 2,15–4,30 Nat.e.S: 2,15–4,30. Overgangsstation til fjernstyret strækning.			
Pjedsted		Ma-Fr: 6.15– 7.45 9.00–19.00 Lø: 6.15–15.15 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	c) Hv. undt. Lø: bureaup. 976 Lø: bureaup. 952 S: togp. 1983
	Intet udvekslingsskab. VM–station på fjernstyret strækning			
Børkop		Hv: 5,15–19,00	Øvr. tid S: 0,00–24,00	c) Hv. undt. Lø: bureaup. 976 togp. 983 S: togp. 1983
	Understation på fjernstyret strækning.			
Brejning T	Børkop	Lø: 5,20–12,25 13,00–15,15 ø.Hv: 5,20–12,25 13,00–18,55 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 976 S: tgf. 1976 b) S: tgf. 1711 c) Hv. undt. Lø: bureaup. 976 Lø: bureaup. 952 S: togp. 1983
	Intet udvekslingsskab. Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupélås).			
Vejle H	Billetkontoret er lukket i tiden kl. 0,15–6,30 (billetsalg i togene). Overgangsstation til fjernstyret strækning.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Daugård			D.e.S: 2,15– 6,00 ø.Hv: 5,20– 6,00 S: 2,00– 8,30 11,50–12,30 15,45–17,35 18,40–19,35	
	Sporene har fald mod Vejle H. Det er forbudt i hovedsporene at henstille vogne, der ikke er sikrede mod at løbe ud på den fri bane mod Vejle H. Intet udvekslingsskab.			
Hedensted	Daugård	S: 16,10–18,40 20,10–23,00	Hv: 0,00– 6,30 18,20–20,10 21,30–24,00 S: 0,00– 9,30 11,30–13,25 14,45–16,10 18,40–20,10 23,00–24,00	
	Intet udvekslingsskab.			
Hatting	Horsens	Hv: 13,45–18,05 20,50–21,40 S: 9,35–11,45 13,45–14,30 16,30–18,50 20,20–21,00 22,00–23,15	Hv: 0,00– 6,15 12,15–13,45 18,05–20,50 21,40–24,00 S: Øvr. tid	
	Intet udvekslingsskab.			
Horsens	Billetkontoret er lukket i tidsrummet: Nat.e.Lø: 21,20–7,00 Nat.e.ø.Hv: 21,20–5,45 Nat.e.S. 23,15–5,45 (Billetsalg i togene).			
Tvingstrup	Hovedgård	Hv: 12,50–18,40 (Lø dog 14 00–18,40) 20,50–21,40 S: 11,45–12,30 16,50–17,30 18,40–23,30	Hv: 0,00– 6,30 18,40–20,50 21,40–24,00 Lø endv. 12,50–14,00 S: 0,00–10,00 11,00–11,45 14,45–16,50 17,30–18,40 23,30–24,00	
	Sporet har fald mod Horsens. Det er forbudt i hovedsporene at henstille vogne, der ikke er sikrede mod at løbe ud på den fri bane mod Horsens. Intet udvekslingsskab.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses a c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Hylke	Hovedgård	Hv: 6,30– 8,30 14,00–18,45 20,30–21,51 S: 10,20–12,40 14,15–15,00 16,45–17,21 18,50–23,40	Hv: 0,00– 6,30 18,45–20,30 21,51–24,00 Øvr. tid	
	Intet udvekslingsskab.			
Stilling			Hv: 0,00– 5,40 21,10–24,00 S: 0,00– 5,40 11,40–13,00 *)13,20–15,45 18,00–19,00 20,20–24,00 *) I tiden $^{20}/_{6}$–$^{11}/_{8}$ dog: 13,45–15,45	a) Hv: tgf. 569 S: tgf. 1987 c) Hv. undt. Lø: togp. 569
	Intet udvekslingsskab.			
Århus H	Billetsalget er lukket i tidsrummet kl. 0,20–6,00 (billetsalg i togene).			
Brabrand	Sporene har fald mod Århus H. Det er forbudt i hovedsporene med sporet »ret« mod Århus H at henstille vogne, der ikke er sikrede mod at løbe ud på den fri bane mod Århus H. Rangerlederen skal, forinden rangeringen påbegyndes, over for stationsbestyreren bekræfte, at evt. afkoblede vogne er forsvarligt afbremsede. På stationen findes 4 private sidespor: ét i stationens sydlige ende udgående fra hovedsporet til »Danalit« samt tre i stationens nordlige ende udgående fra ladesporet til hhv. »Dalsø«, »Hudecentralen« og »Jaka«. På intet af nævnte 4 sidespor må stødrangering anvendes, ligesom rangerpersonalet, forinden rangering til omhandlede spor påbegyndes, skal sikre sig, at de ved sidesporene værende låger er åbne og forsvarligt fastholdt i åben stilling.				
Mundelstrup			Lø: 0,00– 6,15 19,10–24,00 ø.Hv: 0,00– 6,15 22,30–24,00 S: 0,00–14,18 15,00–19,00 20,29–24,00	
	Intet udvekslingsskab.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Hadsten			Hv: 0,00– 6,30 23,12–24,00 S: 0,00– 7,00 13,00–14,30 15,20–17,12½	
Lerbjerg	Laurbjerg (Langå) Hv: 0,00–24,00 S: 0,00–24,00 Intet udvekslingsskab.			
Laurbjerg			Lø: 0,00– 6,00 22,20–24,00 ø.Hv: 0,00– 6,00 S: 0,00– 7,45	
Langå	Kontoret lukket Hv. undt. Lø: 0,00–8,00 og 19,55–24,00, Lø: 0,00–7,00 og 18,55–24,00, S: 0,00–7,00 og 23,25–24,00 (billetsalg i togene).			
Stevnstrup	Stødrangering op ad imprægneringsanstaltens private sidespor må kun finde sted, når følgende iagttages: Togføreren (rangerlederen) påser: at fornøden betjening er til stede og har taget plads ved bremserne, at betjeningen instrueres om at bringe vognene til standsning, når de er nået over stigningen fra stationen og ind på sidesporet (ca. 80 m fra leddet), og at maskinen ikke kører ud over grænsen mellem statsbanernes område og det private spor.			
Randers	Billetkontoret er lukket i tidsrummet: N.e.Lø: 23,45– 6,30 N.e.S: 1,00– 5,15 (Billetsalg i togene).			

Randers–Frederikshavn

Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog mellem Ålborg og Hjørring henvises til afsnit D.

Randers	Billetkontoret er lukket i tidsrummet: N.e.Lø: 23,45– 6,30 N.e.S: 1,00– 5,15 (Billetsalg i togene).			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Bjerregrav	Randers	Hv.f.S. 0,00- 6,20 23,30-24,00 ø. Hv: 0,00- 6,20 20,30-24,00 S: 0,00- 6,15 21,20-24,00		
	Under rangering på Sukkerfabrikkernes sidesporanlæg skal følgende iagttages: På grund af den med passage af de opretstående læssebroer på pakhusperronerne forbundne risiko er det forbudt at tage ophold på vognene under disses kørsel langs perronerne. Belysningen ved pakhusperronerne kan tændes ved en kontakt, der er anbragt udvendig på pakhuset ved trappen, og skal af *togføreren* foranlediges slukket efter endt rangering, såfremt der ikke er personale til stede i pakhuset.			
Fårup			Ma-To: 0,00- 5,50 23,45-24,00 Fr: 0,00- 5,50 Lø: 0,50- 5,50 23,35-24,00 S: 0,00- 7,15 12,00-12,55 16,25-18,45 19,30-20,10 23,40-24,00	
Sønder-Onsild			Ma-Fr: 0,00- 6,05 18,35-20,35 21,50-24,00 Hv.f.S dog 0,00- 6,05 18,35-24,00 Lø: 0,00- 6,05 15,05-17,30 18,15-24,00 S: 0,00- 9,00 10,00-13,00 14,00-16,00 16,30-18,40 22,10-24,00	a) N.e.Fr og n.e.S tgf. 992, der tillige slukker lyset. Lø samt Hv.f. S: togp. 980, der tillige slukker lyset.
	Intet udvekslingsskab.			
Øster-Doense	Hobro	Hv.f.S: 0,00- 6,30 19,00-24,00 ø. Hv: 0,00- 5,00 19,00-24,00 S: 0,00- 5,00 21,00-24,00		

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Arden	Skørping		Ma-Fr: 0,00– 6,20 (D.e.S: 0,20– 6,20) 19,00–20,05 Hv.f.S: 0,20– 6,20 19,00–20,05 21,35–24,00 S: 0,00– 7,00 11,50–12,40 18,40–19,25	
Skørping	Vedrørende afviklingen af toggangen på strækningen Skørping-Ellidshøj henvises til det under Støvring anførte.			
Støvring			Ma–Fr: 0,00– 6,00 12,30–14,00 19,00–24,00 Lø og S: 0,00–24,00	a) Hv undt. Fr og Lø: tgf. 971 Lø: tgf. 980 Fr og S: tgf. 992 c) Hv.undt. Lø: togp. 980 S: togp. 1980

På Lø er stationen af ekspeditionsmæssige grunde betjent således: Kl. 6,00–12,15, 14,15–16,15 og 17,20–19,00.

For stationen, der ikke er forsynet med signal »Stationen ubetjent« (signal nr. 48), og for hvilken der i tjenestekøreplan n ikke er anført tegnet △ ved stationsnavnet, **gælder følgende særlige bestemmelser:**

Afgangslys:
Ved **ubetjent** station tændes afgangslyset automatisk af det indkørende tog, og der vil således – uanset bestemmelserne i SIR – blive vist »afgang« (signal nr 46b) til tog, der befarer stationen, når denne er ubetjent.

Varslingsanlæg.
Ved overgangen mellem perronerne er opstillet varslingsanlæg, der ved lysende skilte i forbindelse med advisering fra højttalere advarer de rejsende mod at gå over sporet, **når der er foretaget signalgivning for tog fra Ellidshøj. Uanset varslingsanlægget skal signal »giv agt« (signal nr. 55) afgives efter bestemmelserne i SIR, og togpersonalet for personbefordrende standsende tog ad spor 2 skal i muligt omfang advare de rejsende, når tog varsles.**
I tilfælde af strømafbrydelse **vil bl.a. varslingsanlægget være ude af funktion.**
Signalgivning for tog fra Ellidshøj er i så fald spærret, og togene må gives telefonisk indkørselstilladelse, evt. indrangeres.

Af- og tilbagemelding af tog.
For tog i **køreretningen Ellidshøj-Skørping** foretages normalt af- og tilbagemelding **mellem Ellidshøj og Støvring.** Når **Støvring station er ubetjent,** skal der for tog i **køreretningen Ellidshøj–Skørping** foretages af- og tilbagemelding og køres med stationsafstand fra Ellidshøj til Skørping, og sidstnævnte station skal således i disse tidsrum også føre kontrol med tilstedeværelsen af slutsignaler på tog fra Ellidshøj.
Når Ellidshøj station er betjent holdested samtidig med, at Støvring station er ubetjent, foretages af- og tilbagemelding og køres med stationsafstand **i begge køreretninger mellem Skørping og Svenstrup Jyll.**
Ellidshøj station må ikke ophøre med at være togfølgestation, når der er uorden i linjeblokanlægget.
Opstår der uorden i linjeblokanlægget, når Ellidshøj station er betjent holdested, skal stationen snarest etableres som togfølgestation.
Når kørsel med stationsafstand er etableret som følge af uregelmæssighed ved et hovedsignal på Støvring station i tidsrum, i hvilke stationen er ubetjent, forholdes for så vidt angår passage af denne stations signaler, som anført for tog, der får »stop« fra et hovedsignal på Støvring station, når stationen er ubetjent.

FORTSÆTTES på næste side.

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5

Støvring (fortsat)

Ekstraordinær »stop« fra et hovedsignal, når stationen er ubetjent. Får et tog ekstraordinært »stop« ved et hovedsignal, når stationen er ubetjent, skal lkf. eller – såfremt toget holder foran et af stationens udkørselssignaler – evt. tgf. straks efter standsningen foretage opkald gennem en af de i togplan 17 nævnte nødtelefoner og afgive den i SR § 30, punkt 5, foreskrevne melding til **ankomststationen** Skørping hhv. Ellidshøj (Svenstrup Jyll.). Såfremt ankomststationen kan fastslå, at der ikke befinder sig tog i de(t) foranliggende blokafsnit, og der i øvrigt ikke menes at være hindringer for togets fortsatte kørsel, selv om pågældende signal ikke kan vise en »kør«-tilladelse, gives der lkf. (tgf.) tilladelse til at passere signalet, men der skal udtrykkelig pålægges lkf. at køre med forsigtighed til næste hovedsignal, idet han skal være forberedt på at standse foran enhver hindring.

Er det et **indkørselssignal**, der gives tilladelse til at passere, skal det endvidere pålægges tgf. at rangere toget ind på og evt. ud fra stationen. – Kan der ikke gennem nødtelefonen opnås forbindelse med en af nabotogfølgestationerne, underrrettes tgf., som derefter rangerer toget forbi signalet. Toget skal fremføres med forsigtighed til næste hovedsignal, og lkf. skal være forberedt på at standse foran enhver hindring. Underretning om forholdet skal af tgf. afgives til ankomststationen. Er toget planmæssig gennemkørende på denne, skal tgf. give lkf. ordre til at standse, for at meldingen han afgives.

Signal »stop og ryk frem«.
For togenes fremførelse for signal »stop og ryk frem« gælder reglerne i SIR.

»Stop og ryk frem« fra et **indkørselssignal foran Støvring station** tilkendegiver endvidere,
at togvejen ikke kan påregnes at være fri og ubesat,
at varslingsanlægget ikke kan påregnes at virke, og
at lokomotivføreren under togets indkørsel i øvrigt skal være forberedt på at standse foran enhver hindring.

Når »stop og ryk frem« er indkoblet for et hovedsignal på Støvring station, når denne er ubetjent, vil et tog, som nærmer sig signalet, som viser »stop«, automatisk få signal »stop og ryk frem« ca. $^1/_4$ minut efter, at toget har nået et punkt 85 m foran signalet, der skifter til »stop« efter senest 2 minutters forløb.

Når Ellidshøj station er **betjent holdested**, må denne station kun indkoble signal »stop og ryk frem« når tilladelse hertil er indhentet hos **Svenstrup Jyll. station.**

Ellidshøj Svenstrup

D.e.S: 0,00– 5,15
19,15–24,00
Ti-Lø: 0,00– 6,00
19,15–24,00
S: 0,00– 5,15
19,40–24,00

Vedrørende afvikling af toggangen på strækningen Skørping-Ellidshøj henvises til det under Støvring anførte.

Svenstrup Jyll.

Vedrørende afvikling af toggangen på strækningen Skørping-Ellidshøj henvises til det under Støvring anførte.

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Skalborg	Ålborg	Ma-To: 0,00– 5,45 (D.e.S: 1,15– 5,00) 22,45–24,00 Fr: 0,00– 5,45 Hv.f.S: 0,06– 5,45 18,00–24,00 S: 0,00– 5,15		
Ålborg	Billetkontoret er lukket i følgende tidsrum: Nat eft Lø 20,15–5,45 og nat eft ø. dage 22,30–5,45 (Billetsalg i togene).			
Voerbjerg S	Nørre-sundby Vognudvekslingen sker med arbejdstog fra Nørresundby efter særlig instruks, jf. afsnit C.			
Sulsted			Ma-Fr: 0,00– 6,05 11,30–12,50 19,15–21,45 23,00–24,00 Lø: 0,00– 6,05 15,40–24,00 S: 0,00– 8,46 10,40–12,50 14,00–16,50 19,30–24,00	c) S: togp. 1980
Tylstrup			Ma-Fr: 0,00– 6,05 12,30–13,00 19,15–24,00 Lø: 0,00– 6,05 16,00–18,30 19,15–24,00 S: 0,00– 6,05 10,30–24,00	
Vrå	Intet udvekslingsskab.		Hv: 0,00– 5,55 22,10–24,00 (Lø dog 19,27–24,00) S: 0,00– 8,30 10,55–12,45 15,10–16,20 23,35–24,00	

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Sønderskov T				a) Hv: tgf. 949 S: tgf. 1947 b) Hv: tgf. 936 S: tgf. 962
Sindal			Ma-Fr: 0,00– 5,15 12,50–14,00 21,45–24,00 Lø: 0,00– 5,15 12,50–14,00 18,15–20,45 21,45–24,00 S: 0,00– 7,50 13,20–13,50 17,25–18,56½ 21,45–24,00	
Tolne			Hv: 0,00– 5,20 12,30–13,50 20,15–24,00 (Lø dog: 18,56½–24,00) S: 0,00–24,00 (I tiden 20/6–11/8 dog 0,00–16,15 16,55–24,00)	a) Nat. eft. S: tgf. 55 Hv.f.S i tiden 28/9–30/5: tgf. 994 ø.dage tgf. 939 b) S: tgf. 85 c) S: togp. 1980
Kvissel			Hv: 0,00– 7,00 (D.e.S dog 0,00– 6,30) 20,00–24,00 (Lø dog 18,00–24,00) S: 0,00–24,00 (I tiden 20/6–11/8 dog 0,00– 9,45½ 10,15½–24,00)	a) Nat. efter S: tgf. 55 Hv.f.S i tiden 28/9–30/5: tgf. 994 ø.dage tgf. 939 b) Hv: tgf. 936 S: tgf. 85 c) S: togp. 1980

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5

Lunderskov–Esbjerg

Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog mellem Esbjerg og Bramming henvises til afsnit D.

Vejen

Hv: 0,00– 4,45
(Hv e S: 0,00– 5,15)
21,20–24,00
S: 0,00– 7.30
12,00–13,10
23,15–24,00

c) S: bureaup. 383

Rejsegodsekspeditionen betjenes ved standsende tog. Billetkontoret lukket Hv. 0,00–5,15 og 21,30–24,00. S: 0,00–7,00 og 23,00–24,00. (billetsalg i togene).

Bramming

1)

1) Kontoret lukket Lø 0,00–5,30 og 19,00–24,00, ø.Hv 0,00–5.30 og 20,00–24,00 samt S 0,00–7,00 og 22,30–24,00. (Billetsalg i togene).

Tjæreborg

Hv: 0,00– 5,15
19,40–20,25
(Lø endv. 22,40–24,00)
S: 0,00– 6,15
15,05–16,13
19,40-20,20

Esbjerg–Struer

På den fjernstyrede strækning Holstebro–Struer er de enkelte ekspeditionssteder overgangsstation eller understation (jf S.R. bilag 2) som anført nedenfor.
Fjernstyringscentralen er beliggende i Struer.
Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog mellem Ringkøbing og Holstebro, hhv. Holstebro og Struer henvises til afsnit D.

Spangsbjerg S Esbjerg

Vognudvekslingen sker med arbejdstog fra Esbjerg efter særlig instruks, jf. afsnit C.

Guldager

Hv: *) 0,00– 5,45
19,00–20,05
20,40–21,10
22,00–24,00
*)D.e.S dog:
0,08– 5,45
S: 0,00– 7,40
12,25–17,20
18,35–19,40
20,30–21,15

a) Fr: tgf. 396
ø.Hv: tgf. 398

Intet udvekslingsskab.

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Sig	Varde	Lø: 10 00–14,25 ø.Hv: 10,00–13,00	Lø: 0,00– 6,00 14,55-16,50 18,00–24,00 ø.Hv: 0,00– 6.00 13,00–14,25 18,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 367 S: tgf. 1383 b) S: tgf. 1342 c) Hv: togp. 392 S: bureaup. 1383
Tistrup	Ingen rangering.		0,00– 6,00 21,30–24,00 Lø: 0,00– 5,45 18,00–19,45 21,30–24,00 S: 0,00–11,45 13,10–16,30 18,00–19,30	a) Hv: tgf. 383 b) S: tgf. 330 c) Hv: bureaup. 383
Gårde			Hv.f.S: 0,00– 7,30 10,10–11,30 15,00–16,50 17,50–24,00 ø.Hv: 0,00– 7,30 10,10–11,30 13,00–14,30 17,50–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 367 S: tgf. 1396 b) S: tgf. 1342 c) Hv: togp. 392 S: bureaup. 1383
Ølgod			Hv.e.S: 0,05– 5,50 Ti-Fr: 0,10– 5,50 Lø: 0,10– 7,07 18,00–24,00 S: 0,00- 7,05 10,30–11.55 13,00-16,30 18,00–19,15	a) Lø tgf. 383 S: tgf. 1387 c) S: bureaup. 1383 Hv. bureaup. 383
Tarm	Intet udvekslingsskab.		Lø: 0,00– 6,40 18,15–24,00 ø.Hv: 0,00– 6,40 19,00–24,00 S: 0,00– 7,00 10,20–12,15 13,15–15,17 18,10–19,20 23,20–24,00	c) Hv: bureaup. 383 S: bureaup. 1383

Ekspeditions-stedets navn og art 1	Under-retnings-station 2	Betjent holdested 3	Ubetjent 4	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af 5
Lem			Hv.e.S: 0,45– 5,10 18,40–19,35 23,00–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,10 18,40–19,35 (Lø dog: 17,30–22,15) 23,00–24,00 S: 0,00–16,45 17,45–21,45	
Ringkøbing	**Varslingsanlæg.** Ved overgangen mellem perronerne er opstillet varslingsanlæg, der ved advisering fra højttalere advarer de rejsende mod at gå over sporet, når der er tog under indkørsel i spor 1. Uanset varslingsanlægget skal signal »giv agt« (signal nr. 55) afgives efter bestemmelserne i SIR.			
Hee T				c) Hv: bureaup. 383 S: bureaup. 1383
Tim	Ring-købing Ingen rangering.	Lø: 8,30– 9,50 11,40–13,30 ø.Hv: 14,00–14,40 16,58–17,18	Lø: 0,00– 8,30 13,30–24,00 ø. Hv: 0,00– 8,30 11,40–14,00 17,18–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 383 S: tgf. 1387 b) S: tgf. 1317 c) Hv: bureaup. 383 S: bureaup. 1383
Ulfborg	Vemb Billetkontoret er på Lø endvidere betjent i tiden kl. 18,45–19,30.	Ma-Fr: 17,45–19,30	Ma-Fr: 0,00– 6,00 12,15–13,30 19,30–24,00 Lø: 0,00– 6,00 12,15–12,50 15,00–24,00 S: 0,00–13,30 15,00–18,00 22,30–24,00	a) Hv: tgf. 63 S: tgf. 1387 b) S: tgf. 1317
Bur	Holstebro Ingen rangering.		Hv.f.S: 0,00– 7,00 15,10–24,00 ø.Hv: 0,00– 7,00 12,05–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 383 S: tgf. 1387 b) S: tgf. 1317 c) Hv: bureaup. 383 S: bureaup. 1383

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Holstebro	**Overgangsstation til fjernstyret strækning.**			
Hjerm	**Understation på fjernstyret strækning.** **Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn foretages af tjenestemænd under banetjenesten.** **Såfremt tog forventes at ville få et ophold på over 1 min. retter tgf. henvendelse til FC med henblik på evt betjening af anlæggene ved ovk. nr. 377 (kun sydgående tog) hhv. nr. 379 (kun nordgående tog).**		0,00–24,00	a) Lø, S og D.e.S: tgf. 365 ø. dage tgf. 755 b) Hv: tgf. 714 S: tgf. 1714 c) Hv. undt. Lø: togp. 756 S: bureaup. 1383
Struer	**Overgangsstation til fjernstyret strækning.**			

Struer–Langå

Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog mellem Viborg og Randers henvises til afsnit D.

Handbjerg T				a) Ma-Fr: tgf. 387 Lø: tgf. 7382 S: tgf. 1382 b) Hv. tgf. 321 S: tgf. 318 c) S: togp. 1382 Hv.undt.Lø: bureaup. 382 Lø: togp. 7382
Vinderup		Lø: 0,00– 5,35 17,45–18,45 21,00–24,00 ø Hv: 0,00– 5,35 21,00–24,00 S: 0,00– 8,00 11,15–14,15 18,00–24,00		a) Hv undt. Lø: tgf. 387 Lø: tgf. 384 S: tgf. 1393 b) S: tgf. 310

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Rønbjerg				c) S: togp. 1382 Hv. undt. Lø: bureaup. 382 Lø: togp. 7382
Højslev			Ma-Fr: 0,00– 6,30 20,30–21,20 22,20–24,00 Lø: 0,00– 6,30 17,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Lø: tgf. 7382 Nat.e.S: tgf. 1395 b) S: tgf. 1323 c) Lø: togp. 7382 S: togp. 1382
Stoholm			Hv.f.S undt. Lø: 0,00– 5,30 12,25–13,10 18,10–19,30 20,40–24,00 Lø: 0,00– 5,30 12,25–13,10 16,50–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,30 (D.e.S: 0,01½– 6,05) 12,25–13,10 20,40–24,00 S: 0,00–17,30 18,25–19,30 I perioden $^{20}/_{6}$–$^{11}/_{8}$ S: 0,00–10,50 11,47½–17,30 18,25–19,30	a) Nat.e.S: tgf. 1395 Nat.e.Fr: tgf. 391 Lø: tgf. 7382 ø.Hv: tgf. 387 b) Hv undt. Lø: togp. 387 Lø: togp. 7382 S: tgf. 310
Sparkær T				c) S: togp. 1382 Hv. undt.Lø: bureaup. 382 Lø: togp. 7382

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Ravnstrup	Ingen rangering.		Hv.f.S undt Lø: 0,00–5,30 17,42–24,00 Lø: 0,00– 5,30 16,50–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,30 (d.e.S: 0,00– 6,00) 18,50–24,00 S: 0,00–24,00	a) Nat.e.S: tgf. 1395 Lø: tgf. 7382 ø.dage: tgf. 387 b) S: tgf. 1323 c) S: togp. 1382 Lø: togp. 7382
Rindsholm	I vestenden har sporene fald ind mod stationen. Det er forbudt at foretage stød- eller faldrangering fra vest mod alle stationens spor. Ventesalsdøren aflåses og oplåses automatisk.		Lø: 0,00– 7,10 8,10– 9,50 14,00–24,00 ø.Hv: 0,00– 7,10 8,10– 9,50 11,05–13,30 (Hv.f.S undt. Lø dog 11,05–12,55) 16,30–17,55 18,40–24,00 S: 0,00–24,00	c) S: togp. 1382 Hv. undt. lø: bureaup. 382 Lø: togp. 7382
Rødkærsbro			Hv: 0,00– 6,30 (d.e.S: 1,00– 6,30) Ma–To: 21,30–24,00 Fr: 23,00–24,00 Lø: 19,00–24,00 S: 0,00–17,30 18,24½–20,20	a) Lø: tgf. 7382 c) Lø: togp. 7382
Tange T				c) S: togp. 1382 Hv. undt. Lø: bureaup. 382 Lø: togp. 7382

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Bjerringbro			Hv.e.S: 0,00–6,14½ 21,35–24,00 Ti-Fr: 0,00– 6,00 21,35–24,00 (Fr dog 22,26–24,00) Lø: 0,00– 6,00 19,36–24,00 S: 0,00– 6,35 22,50–24,00	a) S: tgf. 1390 Fr: tgf. 395 Ma-To og Hv.f.S: tgf. 365 c) Lø: togp. 7382
	Intet udvekslingsskab. I østenden har sporene fald ind mod stationen. Stød- eller faldrangering til de private sidespor til andelsslagteriet, savværket og det offentlige slagtehus må ikke foretages før vedkommende, der skal betjene bremse i de afslåede vogne, er placeret ved bremsen og har foretaget betryggende prøve af denne. Vognene skal bremseledsages over hele rangervejen.			
Ulstrup	Langå	Ma-Fr: 18,40–19,30 Lø: 15,00–19,30 S: 6,45– 9,15	Hv: 0,00– 6,14½ 19,30–24,00 S: 0,00– 6,45 9,15–24,00	a) Ma-Fr: tgf. 382 Lø: tgf. 7382 N.e.S: tgf. 1390 c) S: togp. 1382 Hv. undt. Lø: bureaup. 382 Lø: togp. 7382
	Ingen rangering. Når stationen er ubetjent, må drejeomskifteren i betjeningskassen for bomanlægget ved ovk. 9b kun stå i stillingen: »indkørende tog«.			

Vojens–Haderslev By

Om toggangens afvikling, når Haderslev By er holdested, samt om kørslen Had–Hab henvises til afsnit C.
Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog henvises til afsnit D.

Hammelev T

Tgf. 836 Ma–Fr, 832 Lø og 836 S slukker ventesalsbelysningen (afbryder i ventesalen)

Haderslev By

Lø: 0,00– 5,50
11,00–24,00
ø.Hv: 0,00– 5,50
(D.e.S: 0,00– 5,30)
12,15–13,45
18,15–24,00
S: 0,00–24,00

Der henvises i øvrigt til de særlige instrukser i afsnit C.

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5

Rødekro–Åbenrå

Om kørslen mellem Rødekro og Åbenrå henvises til afsnit C.
Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog henvises til afsnit D.

Åbenrå FC Vojens

a) Hv: Dørene til forhallen låses af rucf. før sidste rutebils afgang.

Stationen er holdested hele døgnet. Om betjeningen henvises til instruks for kørslen mellem Rødekro og Åbenrå i afsnit C.

Tønder H–Tinglev–Sønderborg H

Tønder Øst I Tønder H

Lø:	7,00– 8,00	Øvr. tid	
	10,00–15,00		
ø.Hv:	7,00– 8,00		
	10,00–16,00		
		S:	0,00–24,00

a) Hv: tgf. 424
N.e.S: tgf. 1432
Tgf. låser tillige døren fra gaden til forhallen samt ventesalsdøren til perronen

Sporskiftenøgle på Tønder H station.
Før togafgangen skal togføreren for tog, der trafikerer stationen i de tidsrum, denne er ubetjent, sætte følgende aut. bomanlæg i funktion fra de på perronen anbragte betjeningskasser:
Alle tog mod Jejsing: ovk. nr. 128 (Ribe landevej).
Alle tog mod Tønder H: ovk. nr. 129 (Leos allé).
Sidstnævnte anlæg må dog først betjenes – og toget må først afgå – **når Tønder H stations indkørselssignal viser »kør«.**
Viser signalet »stop«, underrettes Tønder H station gennem den på perronen anbragte telefon.
Ankommet rejsegods og banepakker anbringes i rejsegodsekspeditionen.

Jejsing T

a) Hv: tgf. 424
N.e.S: tgf. 1428
b) Hv: tgf. 402
S: tgf. 405
c) Hv. undt. Lø: togp. 423
S: togp. 418

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Bylderup-Bov	Tinglev	Hv.f.S: 6,30– 8,00 15,00–16,50 ø.Hv: 6,30– 8,00 11,10–12,30 13,00–14,10 17,00–17,50	Hv.f.S: 0,00– 6,30 16,50–24,00 ø.Hv: 0,00– 6,30 12,30–13,00 17,50–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 424 Nat.e.S: tgf. 1428 b) S: tgf. 405 c) Hv undt. Lø: togp. 423 S: togp. 418
Terkelsbøl T og S I	Tinglev Sporskiftenøgler på Tinglev station.		0,00–24,00	
Tinglev	Fjernstyret overgangsstation til fjernstyret strækning i følgende tidsrum: Natten mellem Hv 22,30–4,00 Natten mellem Hv og S 22,30–7,00 Natten mellem S og Hv 2,30–4,00 Natten mellem S og S 2,30–7,00			
Bjerndrup T				c) S: togp. 1421 Hv undt. Lø: togp. 418
Kliplev		Hv: 18,55–19,30	Hv: 0,00– 6,20 19,30–24,00 S: 0,00– 8,00 10,45–17,55 22,20–24,00	a) Hv. undt. Fr: tgf. 424 Fr: tgf. 429 S: tgf. 1425
Lundtoft T				c) S: togp. 1421 Hv undt. Lø: togp. 418
Tørsbøl T				a) Hv: tgf. 424 S: tgf. 1425 b) Hv: tgf. 403 S: tgf. 1404 c) Hv: togp. 409 og 410 Hv undt. Lø: togp. 421 S: togp. 1421
Rinkenæs T				c) S: togp. 1421
Gråsten	Tinglev	Hv: 0,00– 5,00 20,30–24,00 S: 0,00– 7,00 23,45–24,00		

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Avnbøl	Gråsten	Lø: 6,50– 8,05 9,00–12,00 14,00–16,00 Ma–Fr: 6,50– 8,05 9,00–11,30 14,30–18,00	Lø: 0,00– 6,50 8,05– 9,00 12,00–14,00 16,00–24,00 Ma–Fr: 0,00– 6,50 8,05– 9,00 11,30–14,30 18,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 421 S: tgf. 1425 b) S: tgf. 1404 c) Hv: togp. 409 Hv undt. Lø: togp. 421 S: togp. 1421
Vester-Sottrup			Ma-Fr: 0,00– 6,45 10,55–14,00 18,15–24,00 Lø: 0,00– 6,45 12,00–14,00 16,15–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 421 S: tgf. 1425 b) S: tgf. 1404 c) Hv. undt.Lø: togp. 421 S: togp. 1421

Tønder H–Bramming

Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog mellem Ribe og Bramming henvises til afsnit D.

Visby T				c) Dgl. undt.Lø: togp. 493 Lø: togp. 483
Bredebro			Ma-Fr: 0,00– 6,40 13,05–13,45 18,00–24,00 Lø: 0,00– 6,40 13,05–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 486 N.e.S: tgf. 1496 b) S: tgf. 1457 c) Dgl. undt.Lø: togp. 493 Lø: togp. 483
Døstrup Sønderjylland T & SI	Sporskiftenøgle på Skærbæk station.			c) Dgl. undt.Lø: togp. 493 Lø: togp. 483
Skærbæk			Ma-Fr: 0,00– 6,20 19,30–21,25 23,25–24,00 Lø: 0,00– 6,20 18,15–21,25 23,25–24,00 S: 0,00– 6,55 15,20–15,45 23,15–24,00 (I perioden $^{29}/_{6}$–$^{31}/_{8}$ dog 0,00– 6,55 23,15–24,00)	a) N.e.S: tgf. 1496

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Brøns T				c) Dgl. undt.Lø:togp. 493
Rejsby T & SI	Hviding Sporskiftenøgle på Ribe station.		0,00–24,00	c) Dgl. undt.Lø:togp. 493 Lø: togp. 483
Hviding	Ribe	Ma-Fr: 15,45–18,30 Lø: 13,30–15,30 (Lø i tiden 28/6–31/8 dog: 13,30–14,15 15,20–15,30)	Ma-Fr: 0,00– 6,10 11,00–13,30 18,30–24,00 Lø: 0,00– 6,10 15,30–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 493 N.e.S: tgf. 1496 b) S: tgf. 1457 c) Dgl. undt.Lø:togp. 493 Lø: togp. 483
Ribe	Intet udvekslingsskab. Rejsegodsekspeditionen er betjent ved alle tog.		Ma-Fr: 0,00– 5,45 (D.e.S: 0,30– 5,45) 20,00–24,00 Lø: 0,00– 5,45 19,30–24,00 S: 0,00– 7,15 18,45–23,15	
Farup T				c) Dgl. undt. Lø og S: togp. 493 Lø: togp. 483
Gredstedbro	Bramming	Hv.f.S: 5,50– 7,00 12,40–15,30 17,01–19,10 Hv.f.S i tiden 28/6–31/8 dog 5,50– 7,00 13,15–15,30 17,01–19,10 ø. Hv: 5,50– 7,00 13,15–15,30 17,30–19,10	Hv.f.S: 0,00– 5,50 11,15–12,40 19,10–24,00 Hv. f.S i tiden 28/6–31/8 dog 0,00– 5,50 11,15–12,40 19,10–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,50 11,15–15,30 19,10–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 493 S: tgf. 1497 b) S: tgf. 458 c) Dgl. undt.Lø: togp. 493
Sejstrup T				c) Dgl. undt. Lø og S: togp. 493 Lø: togp. 483

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Bramming–Silkeborg–Laurbjerg			**Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog mellem Esbjerg og Grindsted henvises til afsnit D.** **På den fjernstyrede strækning Funder–Silkeborg er stationer m.v. af ekspeditionsmæssige grunde betjent som nedenfor anført.** **I sikkerhedsmæssig henseende er de enkelte ekspeditionssteder overgangsstation eller understation (jf SR bilag 2) som anført under stationen.** **Fjernstyringscentralen er beliggende i Silkeborg.**	
Vejrup T				c) Hv: togp. 520 S: togp. 1520
Glejbjerg T				a) Hv: tgf. 527 S: tgf. 1526 b) Hv: tgf. 505 S: tgf. 1509 c) Hv: togp. 520 S: togp. 1520
Agerbæk			Hv.f.S: 0,00– 7,00 15,00–17,00 18,00–24,00 ø.Hv: 0,00– 7,00 21,30–24,00 S: 0,00– 9,30 11,00–24,00	a) Hv: tgf. 527 S: tgf. 1526 c) S: togp. 1520
	Når stationen er ubetjent, skal bommen over læssevejen være lukket og aflåst med kæde og hængelås. Intet udvekslingsskab.			
Tofterup ⧗ T & S	Grindsted		Hv: 0,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 527 S: tgf. 1526 b) Hv: tgf. 505 S: tgf. 1509 c) Hv: togp. 520 S: togp. 1520
	Sporskiftenøgle på Grindsted station.			
Krogager ⧗ T & S	Grindsted		Hv: 0,00–24,00 S: 0,00–24,00	c) Hv: togp. 520 S: togp. 1520
	Sporskiftenøgler på Grindsted station.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Filskov	Grindsted	Ma-Fr: 9,30–11,00 Lø: 9,30–12,30	Ma-Fr: 0,00– 7,15 11,00–13,00 17,00–24,00 Lø: 0,00– 7,15 12,30–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 527 S: tgf. 1527 b) S: tgf. 1509 c) Hv: togp. 520 S: togp. 1520
Blåhøj	Brande	Lø: 7,15–10,02 ø.Hv: 7,15–10,02 11,30–12,10	Lø: 0,00– 7,15 12,20–12,45 17,00–24,00 ø.Hv: 0,00– 7,15 12,10–13,00 17,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 527 S: tgf. 1527 b) S: tgf. 1509 c) Hv: togp. 520 S: togp. 1520
Ejstrupholm			Hv.f.S: 0,00– 6,15 16,10–24,00 ø.Hv: 0,00– 6,15 20,50–24,00 S: 0,00– 8,55 10,00–24,00	a) Ma-Fr: tgf. 526 Lø: tgf. 523 S: tgf. 1526 c) Lø: togp. 523 S: togp. 1523
Hjøllund S I	Ejstrupholm (Brande) Sporskiftenøgler på Brande og Silkeborg stationer.		0,00–24,00	
Christianshede T				c) Hv: togp. 523 S: togp. 1523
Funder	Fjernstyret overgangsstation til fjernstyret strækning.		Hv: 0,00–24,00 S: 0,00–24,00	

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Silkeborg		se side 39		
Resenbro T & S I	Silkeborg Sporskiftenøgler på Silkeborg station.		0,00–24,00	c) Hv undt. Lø: togp.526 S: togp. 1526
Gjern T				a) tgf. 523 (7523) (1523) b) Hv: tgf. 506 S: tgf. 1505 c) Hv undt. Lø: togp.526 S: togp. 1526
Fårvang T				a) tgf. 523 (7523) (1523) b) Hv: tgf. 506 S: tgf. 1505 c) Hv undt. Lø: togp.526 S: togp. 1526
Thorsø	Laurbjerg	Lø: 6,15– 7,15 10,30–12,00 14,50–16,00 ø.Hv: 6,15– 7,15 S: 10,00–12,00	Lø: 0,00– 6,15 16,00–17,15 18,30–24,00 ø.Hv: 0,00– 6,15 18,30–24,00 S: 0,00–10,00 12,00–17,00 18,30–24,00	a) Hv: tgf. 523 S: tgf. 1523 c) Hv undt. Lø: togp. 526 S: togp. 1526

Skjern–Skanderborg

På den fjernstyrede strækning Herning-Skanderborg er stationer m.v. af ekspeditionsmæssige grunde betjent som anført nedenfor. I sikkerhedsmæssig henseende er de enkelte ekspeditionssteder overgangsstation eller understation (jf SR, bilag 2) som anført under stationen.
Fjernstyringscentralen er beliggende i Silkeborg.

Borris			Ma-Fr: 0,00– 6,20 19,00–24,00 Lø: 0,00– 6,20 16,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 566 S: tgf. 1568 c) Hv: togp. 575 S: togp. 1564

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Troldhede			Ma–Fr: 0,00– 6,30 12,00–13,00 20,20–24,00*) *) Hv.f.S dog 13,50–14,34 20,20–24,00) Lø: 0,00– 6,30 12,00–13,00 13,50–14,34 16,20–24,00 S: 0,00– 8,30 12,15–20,40 22,00–24,00	a) Hv: tgf. 566 S: tgf. 1568 c) Hv: togp. 575
Kibæk	Herning	Lø: 13,00–16,20 ø.Hv: 13,00–20,00	Lø: 0,00– 6,45 16,20–24,00 ø.Hv: 0,00– 6,45 20,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 566 S: tgf. 1568 b) S: tgf. 536 c) Hv: togp. 575 S: togp. 1564
Studsgård T				c) Hv: togp. 575 S: togp. 1564
Herning	**Overgangsstation til fjernstyret strækning.** **Billetkontoret er lukket natten efter Ma-Fr 23,00–6,00 og natten efter S 0,30–6,00 (Billetsalg i togene).**			
Hammerum	**Understation på fjernstyret strækning.**	Lø: 6,20–17,00 ø.Hv: 6,20–12,00 14,00–20,00 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 575 S: tgf. 1574 b) S: tgf. 536 c) Hv: togp. 575 S: togp. 1571
Ikast	**Understation på fjernstyret strækning.**	Hv.f.S: 7,45–15,15 ø.Hv: 7,45–12,00 13,15–19,15 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 575 S: tgf. 1574 b) Hv: tgf. 535 S: tgf. 536
Bording	**Understation på fjernstyret strækning.**	Ma-Fr: 6,40–18,45 Lø: 6,40–17,00	Hv: Øvr. tid S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 575 S: tgf. 1574 b) S: tgf. 536 c) Hv. undt Lø: bureaup. 569 Hv: togp. 575 S: togp. 1571

Ekspeditions-stedets navn og art 1	Under-retnings-station 2	Betjent holdested 3	Ubetjent 4	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af 5
Engesvang			0,00–24,00	a) Hv: tgf. 575 S: tgf. 1574 c) Hv.undt. Lø: bureaup. 569 Hv: togp. 575 S: togp. 1571
	Understation på fjernstyret strækning. Ventesalsdøren aflåses og oplåses automatisk. Togføreren for de anførte tog må dog sikre sig, at ventesalsdøren er trukket fast til. Ventesalsdøren kan om fornødent åbnes fra perronsiden med kupenøgle. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.			
Moselund T				c) Hv. u. Lø: bureaup. 558 Lø: togp. 561
Funder			Hv: 0,00–24,00 S: 0,00–24,00	
	Understation på fjernstyret strækning. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.			
Silkeborg	**Overgangsstation** til fjernstyret strækning.			
Sejs T				c) S: togp. 1571 Hv.u.Lø: bureaup. 569 Lø: togp. 561
Svejbæk			Hv: 0,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 576 S: tgf. 575 b) Hv: tgf. 533 S: tgf. 536 c) Hv.u.Lø: bureaup. 569 Lø: togp. 561 S: togp. 1571
	Understation på fjernstyret strækning. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.			

Ekspeditions-stedets navn og art 1	Under-retnings-station 2	Betjent holdested 3	Ubetjent 4	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af 5
Laven			Hv: 0,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) Dgl: tgf. 575 c) Hv.u.Lø: bureaup. 569 Lø: togp. 561 S: togp. 1571
	Understation på fjernstyret strækning. Da stationen er udstyret med varslingsanlæg for både spor 1 og 2 skal den i SR bilag 2, side 18a, sidste stykke, anførte bestemmelse om, at togpersonalet skal være opmærksom på, om tog varsles gennem varslingsanlægget, iagttages af togpersonalet i personførende, standsende tog såvel på spor 1 som på spor 2. Tgf. tog 575 sikrer sig, at ventesalsdøren er lukket fast i og betjener derefter med kupenøgle en afbryder øverst til venstre i dørkarmen. Herved aflåses ventesalsdøren, hvilket markeres ved, at lyset i **ventesalen** samtidig slukkes. Perronbelysningen forbliver tændt i ca. 10 min. efter aflåsningen, hvorefter den slukkes automatisk. Ventesalen oplåses automatisk til tog 533. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.			
Ry		Ma–Fr: 6,25–12,05 12,40–18,25 Lø: 7,25–12,05 12,40–17,00 S: 8,25–14,40 } Øvr. tid		c) Hv: togp. 575
	Ank. gods anbringes i rejsegodsekspeditionen (kupelås). **Understation på fjernstyret strækning.**			
Alken **T og S I**	Silkeborg			c) Hv: togp. 561 S: togp. 1571
Skanderborg	**Overgangsstation til fjernstyret strækning.**			

Ryomgård–Randers

Pindstrup I	Ryomgård	Hv.f.S: 6,15–10,50 17,30–18,00 ø.Hv: 6,15–12,00 13,30–18,00 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	a) S: tgf. 1692 b) S: tgf. 1627 c) S: togp. 1688
	Togvejsnøgle kun på **Pindstrup** station.			
Auning			Hv: 0,00– 5,50 12,00–13,45 18,30–24,00 S: 0,00–24,00	a) S: tgf. 1692 b) S: tgf. 1627

Ekspeditions-stedets navn og art 1	Under-retnings-station 2	Betjent holdested 3	Ubetjent 4	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af 5
Allingåbro			Hv: 0,00– 5,30 12,00–13,30 18,40–24,00 S: 0,00–24,00	a) S: tgf. 1692 b) S: tgf. 1627 c) S: togp. 1688
Uggelhuse T og S I	Strømmen Sporskiftenøgler på Randers og Ryomgård stationer.		0,00–24,00	
Strømmen	Sidesporet til firmaet Løgstrup må under rangering ikke benyttes til henstilling af vogne. Vogne til firmaet Løgstrup anbringes øst for stoppebommene. Stødrangering af vogne til sidesporet for slagteriet, benzintanken og firmaet Løgstrup er forbudt.			
Århus H–Grenå		Om toggangens afvikling mellem Århus H og Århus Ø henvises til instruks I afsnit C.		
Århus Ø	Århus H Intet udvekslingsskab.	Ma-Fr: 11,50–12,20	Ma-Fr: 0,00– 7,35½ 12,20–14,00 17,00–24,00 Lø: 0,00–24,00 S: 0,00–24,00	
Lystrup			Lø: 0,00– 5,10 10,10–14,00 16,10–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,10 11,45–14,00 20,30–24,00 S: 0,00–24,00	a) tgf. 644 b) S: tgf. 615 c) Hv.u.Lø: bureaup. 642 Lø: togp. 642 Dgl.u.Lø: togp. 644
Hjortshøj S I	Århus Ø (Århus H) Sporskiftenøgler på Århus H station.		0,00–24,00	

Ekspeditions-stedets navn og art 1	Under-retnings-station 2	Betjent holdested 3	Ubetjent 4	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af 5
Brdr. Jacobsens sidespor I	Århus Ø (Århus H)		0,00–24,00	
	Sporskiftenøgler på Århus H og Ryomgård stationer. Om benyttelse af og rangering ved sidesporet, se særlig instruks i afsnit C.			
Løgten S I	Hornslet (Århus H)		0,00–24,00	
	Sporskiftenøgler på Århus H og Ryomgård stationer.			
Hornslet	Mørke	Ma-Fr: 19,00–19,40	Ma-Fr: 0,00– 5,30 19,00–24,00 Lø: 0,00– 5,30 16,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) tgf. 644 b) S: tgf. 615 c) Hv.u.Lø: bureaup. 642 Lø: togp. 642 Dgl.u.Lø: togp. 644
Mørke	Ryomgård	Lø: 17,45–18,30 ø.Hv: 20,00–20,50	Lø: 0,00– 5,45 12,00–13,45 18,30–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,45 11,45–13,30 20,50–24,00 S: 0,00–24,00	a) tgf. 644 b) S: tgf. 615 c) Hv.u.Lø: bureaup. 642 Lø: togp. 642 Dgl.u.Lø: togp. 644
Thorsager T				c) Dgl.u.Lø: togp. 644
Kolind			Ma-Fr: 0,00– 6,00 12,00–13,50 (Hv f S dog 12,00–13,15) 18,45–24,00 Lø: 0,00– 6,00 12,00–13,12 18,00–24,00 S: 0,00–24,00	a) tgf. 645 b) S: tgf. 618 c) Hv.u.Lø: bureaup. 642 Lø: togp. 642 Dgl.u.Lø: togp. 644
Trustrup			Ma-Fr: 0,00– 6,00 12,00–13,30 18,30–24,00 Lø: 0,00– 6,00 18,30–24,00 S: 0,00–24,00	c) Dgl. u. Lø: togp. 644

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Grenå			Hv: 0,00– 5,40 20,35–24,00 S: 0,00– 7,25 15,05–17,00 21,40–24,00	
	Intet udvekslingsskab. Der henvises i øvrigt til den særlige instruks om toggangens afvikling når Grenå station er ubetjent.			

Vejle H–Holstebro

Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog mellem Brande og Herning henvises til afsnit D.
På den fjernstyrede strækning Vejle H–Vildbjerg er stationer m.v. af ekspeditionsmæssige grunde betjent som anført nedenfor.
I sikkerhedsmæssig henseende er de enkelte ekspeditionssteder overgangsstation eller understation (jf. SR, bilag 2) som anført under stationen.
Fjernstyringscentralen er beliggende i Herning.

Vejle H

Billetkontoret er lukket i tiden kl. 0,15–6,30 (billetsalg i togene).
Overgangsstation til fjernstyret strækning.

Vejle Nord
T & S ⅄

Herning

Grejsdal

Ma-Fr: 7,00–12,00
13,00–18,00 } Øvr. tid
Lø: 7,00–12,25
S: 0,00–24,00

Understation på fjernstyret strækning.
Kontoret er åbent for billetsalg Ma-Fr 9,00–12,00 og 14,00–18,00, Lø 7,00–12,00.

Jelling

Ma-Fr: 6,15–12,00
13,45–17,45 } Øvr. tid
Lø: 8,00–14,00
S: 0,00–24,00

Understation på fjernstyret strækning.
Kontoret er åbent for billetsalg Ma-Fr 8,00–12,00 og 13,15–16,00, Lø 8,00–14,00.

Gadbjerg

0,00–24,00

c) Hv. undt. Lø: bureaup. 746
S: togp. 1746

Understation på fjernstyret strækning.
Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Farre I	Give	Lø: 6,30–12,30 13,00–15,00 17,00–17,30 ø.Hv: 6,30–11,30 13,00–18,00	Øvr. tid S: 0,00–24,00	c) Hv. undt.Lø: bureaup. 746 S: togp. 1746
Give		Ma-Fr: 6,00–12,00 13,00–21,00 Lø: 6,00–12,00 14,00–18,00	Øvr. tid S: 0,00–24,00	
	Sporene i stationens østende har fald ind mod stationen. Det er forbudt at foretage stødrangering fra øst mod alle stationens spor. Faldrangering fra øst må kun foretages, når der blandt de vogne, der slippes løs, findes betjent skruebremse. Vedkommende, der skal betjene bremsen i de nedløbende vogne, skal være placeret ved bremsen og skal have foretaget betryggende prøve af denne, inden afkobling foretages. **Understation på fjernstyret strækning.**			
Thyregod		Ma-Fr: 6,40–18,15 Lø: 6,40–16,30	Øvr. tid S: 0,00–24,00	a) Ma-Fr: tgf. 760 Lø: tgf. 755 S: togp. 1760 b) S: tgf. 1711 c) Hv. undt.Lø: bureaup. 746 Lø: togp. 732 S: togp. 1746
	Understation på fjernstyret strækning.			
Brande	**Overgangsstation til fjernstyret strækning.**			
Fasterholt		Hv: 6,10–20,15	øvr. tid S: 0,00–24,00	a) S: tgf. 1763 b) S: tgf. 1711 c) S: togp. 1746
	Understation på fjernstyret strækning.			
Kølkær		Ma-Fr: 7,00–11,00 13,00–13,30 14,30–19,00 Lø: 7,00–14,45 16,15–16,45	øvr. tid S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 746 S: tgf. 1763 b) S: tgf. 1711 c) Hv. undt.Lø: bureaup. 746 S: togp. 1746
	Understation på fjernstyret strækning.			
Herning	**Overgangsstation til fjernstyret strækning.** Billetkontoret er lukket natten efter Ma-Fr kl. 23,00–6,00 og natten efter S kl. 0,30–6,00 (billetsalg i togene).			
Skibbild			0,00–24,00	c) Hv. undt. Lø: togp. 756 S: togp. 1746
	Understation på fjernstyret strækning. Det i SR § 11 foreskrevne eftersyn af sporskifter foretages af tjenestemænd under banetjenesten.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Vildbjerg	**Fjernstyret overgangsstation** til fjernstyret strækning i følgende tidsrum: Nat.e.S: 0,10–5,45, 23,00–24,00 Ti-Fr: 0,00–5,45, 23,00–24,00 Lø: 0,00–5,45, 19,00–24,00 S: 0,00–7,00 **Overgangsstation** til fjernstyret strækning: Øvr. tid. Tgf. tog 1760 giver snarest efter ankomsten til Vildbjerg telefonisk melding til FC Herning om, hvorvidt toget er ankommet til Vildbjerg med slutsignal.			
Avlum				
Tvis	Vildbjerg	Ma-Fr: 0,00–15,45 21,50–24,00 Lø: 0,00–13,45 20,10–24,00 S: 0,00– 8,30 12,45–24,00		

Struer–Thisted

Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog henvises til afsnit D.

Humlum T				c) Hv.undt. Lø: bureaup. 752 Lø: togp. 7752 S: togp. 752
Oddesund				
Uglev T				c) Hv. togp. 711 Hv.u.Lø: bureaup. 752 Lø: togp. 7752 og 7711 S: togp. 752

Ekspeditions-stedets navn og art 1	Under-retnings-station 2	Betjent holdested 3	Ubetjent 4	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af 5
Hvidbjerg			Hv.f.S: 0,00– 5,15 12,00–12,30 20,40–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,15 (D.e.S: 0,30– 5,15) 12,00–12,30 22,00–24,00 S: 0,00– 7,00 12,00–14,00 15,15–16,55 21,25–22,20	
Lyngs T				c) Hv.u.Lø: bureaup. 752 Lø: togp. 7752 S: togp. 752
Ydby T				c) Hv.u.Lø: bureaup. 752 Lø: togp. 7752 S: togp. 752
Hurup Thy			Hv.f.S: 0,00– 5,35 13,25–14,15 17,40–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,35 17,40–18,15 21,40–24,00 S: 0,00– 6,30 12,45–13,30 17,35–18,10 21,50–24,00	a) Lø: tgf. 7752 S: tgf. 1761
Bedsted Thy			Lø: 0,00– 5,40 13,00–14,05 15,45–24,00 ø.Hv: 0,00– 5,40 19,40–24,00 S: 0,00–18,00 21,05–24,00	a) Lø: tgf. 7752 S: tgf. 1761 b) S: tgf. 720 c) Lø: togp. 7752
Hassing T				a) Hv: tgf. 752 (7752) S: tgf. 1762 b) Hv: tgf. 708 S: tgf. 720 c) Hv.u.Lø: bureaup. 752 Lø: togp. 7752 S: togp. 752
Hørdum T				c) Hv.u.Lø: bureaup. 752 Lø: togp. 7752 S: togp. 752

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) ventesalsdør låses af b) ventesalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Snedsted		Lø: 19,23½–20,00	Hv: 0,00– 5,40 21,00–24,00 Lø: 0,00– 5,40 20,00–24,00 S: 0,00–18,30 19,30–24,00	a) S: tgf. 1761
Sjørring T og S I	Thisted		0,00–24,00	c) Hv.u.Lø: bureaup. 752 Lø: togp. 7752 S: togp. 752
	Sporskiftenøgle på Snedsted station.			

Skive H–Glyngøre

Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog henvises til afsnit D.

Lyby T				c) Dgl.: togp. 792
Jebjerg	Glyngøre	Ma-Fr: 11,15–14,20 17,40–20,00 Lø: 9,15–15,10	Ma-Fr: 0,00– 6,25 20,00–24,00 Lø: 0,00– 6,25 17,40–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 792 S: tgf. 1794 c) Dgl.: togp. 792
Roslev	Glyngøre	Lø: 6,30–10,00 16,00–18,00 ø.Hv: 6,30– 8,10 16,00–19,30	Lø: 0,00– 6,30 18,00–24,00 ø.Hv: 0,00– 6,30 19,30–24,00 S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 792 S: tgf. 1794 b) S: tgf. 1771
Durup I	Glyngøre	Ma-Fr: 6,00–20,10 Lø: 6,00–18,15 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	a) Hv: tgf. 792 S: tgf. 1794 c) Dgl.: togp. 792
	Sporskiftenøgler på Skive H og Glyngøre stationer. Nordgående tog, der bringer vogne til det private sidespor, skal standse foran frisporsmærket til dette spor og straks sætte vognene ind på sidesporet.			

Herning–Viborg

Om benyttelse af rutebilrejsehjemler i tog henvises til afsnit D.

Sunds I	Herning	Hv: 6,15–12,00 14,30–18,45 } Øvr. tid	S: 0,00–24,00	a) tgf. 830 b) tgf. 812 c) Dgl.undt.Lø: togp.831
	Sporskiftenøgler på Herning og Viborg stationer.			

Ekspeditions-stedets navn og art	Under-retnings-station	Betjent holdested	Ubetjent	a) Ventesalsdør låses af b) ventetalsdør oplåses af c) brevkasse tømmes af
1	2	3	4	5
Ilskov	Karup (Viborg)	Ma–Fr: 0,00– 8,45 10,50–14,20 18,00–24,00 Lø: 0,00– 8,45 11,30–14,20 16,25–24,00 S: 0,00–24,00		
Gedhus **T og S I**	Karup (Viborg)		0,00–24,00	c) Dgl. undt. Lø: togp. 831 Lø: togp. 822
	Ilskov station har nøgle til de nordligste sporskifter. Karup station har nøgler til både de sydlige og nordlige sporskifter på sidesporet. De to nøgler er samlede i en ring, og ved udlevering skal Karup og Ilskov stationer ved udvekslingen af de i SR § 59 pkt. 3, foreskrevne meldinger udtrykkelig anføre, at ringen med begge nøgler er udleveret, henholdsvis afleveret.			
Grove S I	Karup (Viborg)		0,00–24,00	
	Sporskiftenøgle på Ilskov station. Om benyttelsen, se instruks i afsnit C.			
Kølvrå I	Karup (Viborg)	Lø: 6,10–15,30 ø.Hv: 6,10–20,00 S: 8,20–11,20	Øvr. tid	a) tgf. 830 c) Lø: togp. 822 S: togp. 831
	Intet udvekslingsskab.			
Karup	Viborg	Hv: 0,00– 6,00 20,30–24,00 S: 0,00– 9,30 11,00–24,00		
Frederiks I	Viborg	Lø: 6,30–13,00 13,30–15,45 ø.Hv: 6,30–12,00 14,00–18,15	Øvr. tid S: 0,00–24,00	a) tgf. 830 c) Dgl.undt.Lø: togp. 831 Lø: togp. 822
	Sporskiftenøgler på Herning og Viborg stationer. Sydgående tog, der bringer vogne til savværkssporet, skal standse foran frispormærket til dette.			
Skelhøje I	Viborg	Lø: 6,45–15,45 ø.Hv: 6,45–12,00 13,15–18,15	Øvr. tid S: 0,00–24,00	a) tgf. 830 c) Dgl.undt.Lø: togp. 831 Lø: togp. 822
	Sporskiftenøgler på Herning og Viborg stationer.			

Instruks nr. 1

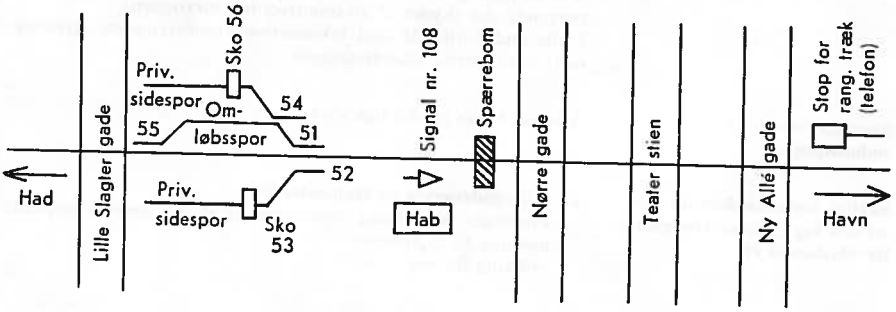
I. Kørslen mellem Haderslev H og Haderslev By/havn.

II. Kørslen mellem Vojens og Haderslev By, når Haderslev H er ubetjent holdested.

III. Betjening m.v. af advarselssignalanlæggene i Haderslev.

Ad I.
Beskrivelse.

Kørslen mellem Haderslev H og Haderslev By/havn.
Haderslev By station og omløbssporet, der er beliggende lidt vest for denne, mellem Skolegade og Lille Slagtergade, betragtes i sikkerhedsmæssig henseende som en del af togfølgestationen Haderslev H.
Hverken bystationen eller omløbssporet er forsynet med mastesignaler.



Omløbssporets længde mellem frispormærkerne er 102 m.
Sporstykket mellem overkørslen for Simmerstedvej på Haderslev H og spærrebommen foran Nørregade kaldes forbindelsesbanen.
Havnebanen begynder ved spærrebommen foran Nørregade.
Forbindelsesbanen og omløbssporet betragtes som hovedspor, jf SR §§ 10, 11, 28, 30, 31 og 32.
Togvejen til Haderslev By ender foran stopmærket ved Nørregade.
Sporskifterne på forbindelsesbanen er indrettet for nøgleaflåsning.
Sporskifterne nr. 51 og 55 aflåses med hver sin nøgle, medens sporskifterne nr. 52 og 54 aflåses med samme nøgle.
Nøglerne opbevares normalt på nøglebræt på Haderslev H.
Normalstilling for sporskifterne på forbindelsesbanen er aflåset stilling til kørsel på forbindelsesbanen, og normalstilling for spærrebommen ved Nørregade er aflåset spærrestilling.
Spærrebommen aflåses med særlig nøglelås. Nøglen til denne har sin plads på nøglebræt på Haderslev By.
Frit profil er ikke gennemført på forbindelsesbanen eller på havnebanen fra Nørregade til Teaterstien, **hvorfor personalet ikke må opholde sig uden på vognenes længdesider.** Det skal i særlig grad påses, at vogndøre ikke står åbne, og at vognene er forsvarligt læssede.

Advarselssignalanlæg.

Overkørslerne ved Simmerstedvej, Lille Slagtergade, Nørregade, Teaterstien og Ny Allégade er dækket af advarselssignaler, jf. afsnit III.

Kørsel på forbindelsesbanen.

Al kørsel sker efter reglerne for fremførelse af tog, og der kræves, når Haderslev H er togfølgestation, tilladelse fra stationsbestyreren til enhver kørsel på forbindelsesbanen.
Der må ikke samtidig befinde sig mere end ét tog (ét rangertræk) på forbindelsesbanen, medmindre det ene tog (rangertræk) befinder sig sporfrit på omløbssporet, eller der skal bringes hjælp.

Hastighed højst 20 km/t for tog fremført af motorvogn; for andre tog og rangertræk 10 km/t.

Faldtal for trykluftbremsede tog:
10 for køreretningen Had–Hab
0 for køreretningen Hab–Had.

Tog (rangertræk) skal føre slutsignal.

Kun rangertræk, der kører fra bystationen til omløbssporet eller omvendt, må skydes af lokomotivet (motorvognen).
I alle andre tilfælde skal lokomotivet (motorvognen, styrevognen) være forrest i køreretningen.

Sporbenyttelse ved omløbsspor.

Alle tog kører på det lige spor.

Særlige bestemmelser for kørsel med tog i retning Haderslev By–Haderslev H.

a. **Rejsegodsvagten på Haderslev By.**
Foretager udkaldning i ventesalen og afgiver derefter følgende melding til togføreren:
»Færdig for tog ...«.

b. **Togføreren.**
Forinden signal »kør« (signal nr. 47) afgives til lokomotivføreren, skal togføreren:

1) have modtaget færdigmelding fra rejsegodsvagten eller – såfremt der ikke er rejsegodsvagt til tjeneste – selv have foretaget udkaldning i ventesalen samt have draget omsorg for flytning af slutsignaler og vending af ruteskilte, og

2) når Haderslev H er togfølgestation, have modtaget tilladelse til kørsel Haderslev By–Haderslev H fra stationsbestyreren på Haderslev H.

Togføreren melder sig umiddelbart før togafgang i telefonen til Haderslev H med følgende forespørgsel:
»Tgf tog ... her. Må toget køre?«.

c. **Lokomotivføreren.**
Togførerens kør-signal gælder tilladelse til kørsel fra Haderslev By og ind på det for toget bestemte spor på Haderslev H.

d. **Stationsbestyreren.**
Tilladelse til kørsel fra Haderslev By til Haderslev H må først gives,

når forbindelsesbanen er fri, og nøglerne til sporskifterne nr. 51, 55, 52 og 54 er anbragt på nøglebrættet eller – hvis nøglerne er udleveret – den foreskrevne melding er modtaget, samt

når togvejen på Haderslev H er fri og sikret, jf. SR § 28

Særlige bestemmelser for kørsel med tog i retning Haderslev H–Haderslev By.

a. **Stationsbestyreren.**
Tilladelse til kørsel Haderslev H–Haderslev By må først gives, *når* togvejen på Haderslev H er fri og sikret, og *når* forbindelsesbanen er fri, og nøglerne til sporskifterne nr. 51, 55, 52 og 54 er anbragt på nøglebrættet eller – hvis nøglerne er udleveret – den foreskrevne melding er modtaget.

b. **Togføreren.**
Når toget er ankommet til Haderslev By med slutsignal melder togføreren telefonisk til Haderslev H:
»Tgf. tog ... her. Toget er ankommet til Haderslev By med slutsignal«.

c. **Lokomotivføreren.**
Togførerens kør-signal gælder tilladelse til kørsel fra Haderslev H til stopmærket foran bommen ved Nørregade på Haderslev By.

Særlige regler for rangertræk.

Bestemmelserne i afsnittet »Kørsel på forbindelsesbanen« gælder også for rangertræks kørsel på forbindelsesbanen.

Uanset bestemmelserne i RR, side 12-I til 14-I, gælder for rangertræks passage af overkørslerne på forbindelsesbanen, samt Nørregade, Teaterstien og Ny Allégade de samme regler som for egentlige tog.

Ved rangering på omløbsspor må der ikke køres udover Lille Slagtergade mod Haderslev H, medmindre tilladelse foreligger fra stationsbestyreren.

a. **Kørsel Haderslev H–havnen.**

Rangerlederen.
Forinden afgangstilladelse til kørsel ind på forbindelsesbanen gives lokomotivføreren, skal rangerlederen hos stationsbestyreren indhente tilladelse til kørsel på forbindelsesbanen (havnebanen).

Alle rangertræk, der skal udover Nørregade, skal standse på Haderslev By, og rangerlederen skal sikre sig, at spærrebommen for Nørregade er oplukket, endvidere skal rangerlederen tænde advarselssignalanlægget for Nørregade og sikre sig, at signalet er tændt.

Når kørsel på forbindelsesbanen og havnebanen indtil telefonskabet umiddelbart vest for kvægrampen er endt, giver rangerlederen fra telefonen følgende melding til stationsbestyreren:
»Forbindelsesbanen og havnebanen til kvægrampen er fri«.

Stationsbestyreren.
Som anført under »Særlige bestemmelser for kørsel med tog i retning Haderslev H–Haderslev By«.

Lokomotivføreren.
Rangerlederens afgangssignal på Haderslev H gælder til kørsel indtil spærrebommen foran Nørregade, hvor der altid skal standses.

b. **Kørsel havnen/Haderslev H.**

Rangerlederen.
Rangertræk fra havnen skal standse foran stopmærke ved telefonskabet umiddelbart vest for kvægrampen og derfra indhente stationsbestyrerens tilladelse til viderekørsel.

Stationsbestyreren.
Forholder sig som anført under »Særlige bestemmelser for kørsel med tog i retning Haderslev By–Haderslev H«, og sikrer sig desuden hos rejsegodsvagten på Haderslev By melding om, at spærrebommen foran Nørregade er lukket op, idet tilladelse til kørsel forbi forannævnte telefonskab gælder til kørsel til omløbssporet, henholdsvis til Haderslev H.

Lokomotivføreren.
Rangerlederens afgangssignal gælder som tilladelse til kørsel til omløbssporet henholdsvis ind på det for rangertrækket bestemte spor på Haderslev H.

c. **Rangertræk, der skal rangere på sidesporene på forbindelsesbanen.**
Stationsbestyreren udleverer nøglerne til pågældende rangerleder.

Efter endt rangering på sidesporene og kørsel på forbindelsesbanen afgiver rangerlederen følgende melding til stationsbestyreren samtidig med, at nøglerne tilbageleveres:

»Forbindelsesbanen er fri«.

Derved forstås, at forbindelsesbanen er fri for vogne, at sporskifterne er retstillede og aflåsede til kørsel på forbindelsesbanen, og at spærreskoene er aflåsede i spærrestilling. Såfremt kørslen slutter på havnen, skal rangerlederen endvidere udtrykkelig bekræfte over for stationsbestyreren, at nøglerne er i hans besiddelse. Denne melding gives fra telefonen umiddelbart vest for kvægrampen. Stationsbestyreren påser, at nøglerne snarest kommer på plads på Haderslev H.

Notering af meldinger.

De meldinger, som i henhold til foranstående skal modtages eller afgives at stationsbestyreren, skal indføres i togjournalen eller anden dertil indrettet journal.

Afvikling af uregelmæssig toggang.

Stationsbestyreren leder toggangen mellem Haderslev H og Haderslev By.

Såfremt forholdene nødvendiggør forlægning af en planmæssig krydsning, underrettes togene af stationsbestyreren om ændringen således:

På Haderslev H: skriftligt til togføreren og lokomotivføreren.

På Haderslev By: telefonisk til togføreren, der skriftligt underretter lokomotivføreren.

Da Haderslev H og Haderslev By betragtes som én togfølgestation, er der ikke tale om egentlig krydningsforlægning. hvorfor form S 3 ikke må benyttes til de nævnte underretninger.

Ad II.

Kørslen mellem Vojens og Haderslev By, når Haderslev H er ubetjent.

Haderslev H som ubetjent.

Haderslev H station er ubetjent i det i afsnit B anførte omfang.

Stationen er ikke forsynet med signal »stationen ubetjent« (signal nr. 48).

A. Sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Haderslev H overgår til ubetjent.

Ved overgang til ubetjent forholdes som anført i SR § 13 II, A 2, således at nøglerne til sporskifterne på forbindelsesbanen, holdestedsnøglen fra centralapparatet og nøglen fra signalsvingbukken låses inde i pengeskabet.

Stationsbestyreren afgiver herefter melding til **Vojens station** om, at togvejen – dvs. sporstykket fra indkørselssignalet foran Haderslev H til stopmærket på Haderslev By – er ret og aflåset.

Rangering.

Rangering må ikke finde sted.

Anbringelse af godsvogn på Haderslev By station, når Haderslev H er ubetjent holdested.

Til afsendelse af fiskeforsendelser, der ikke kan rummes i MO-vognens godsrum, henstilles på d.f.S inden tog 7820's ankomst en lukket godsvogn på **Haderslev By station.**

Vognen anbringes i afbremset stand **bagved** stopmærket (signal nr. 108) på sporstykket mellem dette og spærrebommen

Der må kun anvendes vogn forsynet med skruebremse eller håndbremse.

Såfremt vognen læsses med gods, optages den af tog 827 S og medtages til Vojens.

Hvis vognen ikke bliver læsset, foranlediger **stationsbestyreren på Haderslev H** den fjernet inden tog 808's ankomst d.e.S.

Togførertelefoner.

Til brug for togføreren i de tidsrum, i hvilke Haderslev H station er **ubetjent,** er der på væggen uden for rejsegodsekspeditionen på Haderslev By og på perronventesalen på Haderslev H anbragt telefon med forbindelse til kommandoposten i Vojens (kaldesignal: — — —).

Ledelse af toggangen.

Toggangen ledes af **stationsbestyreren i Vojens,** der har ansvaret for, at der på strækningen mellem Vojens og Haderslev By stationer kun befinder sig ét tog ad gangen (motortog i penduldrift) medmindre der skal afsendes hjælpetog til et nedbrudt tog.

Togene skal være formeret som styrevognstog, evt. af en enkeltkørende MO Herudover må kun tog 827 på S medgives forannævnte godsvogn Haderslev By–Vojens.

Hjælpetog.

For kørslen med hjælpetog gælder reglerne i SR § 52 i den udstrækning, de kan bringes til anvendelse.

Af- og tilbagemelding.

Af- og tilbagemelding finder ikke sted.

Meldinger m.v. vedrørende toggangen, når Haderslev H er ubetjent.

1. **Tog fra Vojens.**
   Togføreren skal
   a. umiddelbart før afgang fra Haderslev H til Haderslev By tænde advarselssignalanlægget ved Simmerstedvej,
   b. efter at toget er ankommet til endestationen med slutsignal give følgende melding til kommandoposten i Vojens: »Togføreren tog ..... her. Toget er ankommet til ..... med slutsignal«.

2. **Tog mod Vojens.**
   Togføreren skal
   a. før afgang fra udgangsstationen have modtaget afgangstilladelse fra kommandoposten i Vojens som svar på følgende forespørgsel, der afgives umiddelbart før togafgang:

      »Togføreren tog ..... her. Må toget køre?«.

b. umiddelbart før afgang fra Haderslev H tænde advarselssignalanlægget ved ovk. I (Elmevej).

Notering af meldinger.

Vojens station indfører de i nærværende instruks foreskrevne meldinger i telegraf- henholdsvis tog-journalen.

B. Ekspeditionsmæssige foranstaltninger.

Med henblik på ekspedition af togene i det tidsrum, Haderslev H og Haderslev By stationer er ubetjent, bemærkes følgende:

Skilt til underretning af publikum.

Over billetsalgene samt på andre iøjnefaldende steder i de for publikum tilgængelige lokaler anbringes skilte:

»Stationen er ubetjent.
Billetter sælges i toget.
Rejsegods kan afleveres
uekspederet til togpersonalet«.

Togførerne foranlediger, at der i togene på lørdage fra og med tog 7822, på øvrige hverdage fra og med tog 826 samt på søn- og helligdage hele dagen anbringes opslag:

»**Haderslev H station** er ubetjent
på hverdage fra kl. 19.25 (lørdage dog fra kl. 16.50).
på søn- og helligdage hele dagen«.

»**Haderslev By station** er ubetjent
daglig fra kl. 21.00. (lørdage dog fra kl. 19.00)
Indskrevet rejsegods udleveres af togpersonalet«.

Billetsalg i toget.

Til de på stationerne optagne rejsende, som ikke er forsynet med rejsehjemmel, udstedes billet i toget (uden tillæg til den ordinære billetpris).

Behandling af rejsegods.

Rejsegods medtages i henhold til reglerne i ordre D og M. Ankommet rejsegods udleveres på forlangende af togpersonalet.

Til udlevering ved togpersonalets foranstaltning indlæsser Haderslev H station evt. henstående rejsegods i tog 827 (Lø dog tog 823) til genudlæsning af tog 807 den påfølgende hverdag.

Udveksling af gods.

Togene befordrer gruppe A og B gods samt gruppe C gods som anført i togplan 2.

På S tilbageholdes ekspresgods, fremskyndet ilgods, ilgods og banepakker bestemt for Haderslev H og indgået efter tog 808's afgang, i Vojens til afsendelse den følgende hverdag. Vojens station frasorterer dog ekspresgods, fremskyndet ilgods, levende dyr samt gods, der er udvortes kendeligt som indeholdende letfordærvelige varer, og træffer aftale med Haderslev By, evt. modtageren, om afsendelse med bestemte tog for afhentning ved dette tog.

På Haderslev By station besørger togførerne transporten af gods til og fra togene, når der på stationen ikke er rejsegodsvagt til tjeneste, en ordning der gælder, selv om stationen i øvrigt er betjent.

Udkaldning.

Togførerne foranlediger, at der kaldes ud i ventesalene.

Aflåsning af ventesalene.

På **Haderslev H station** aflåses hovedbygningen således, at der kun er adgang til perronventesalen.

Togføreren tog 836 (1840) aflåser dørene til perronventesalen på Haderslev H station samt døren til herretoilet og ventesal på **Haderslev By station.**

Bystationens døre er forsynet med dirkefri tromlelåse. Nøglen til disse døre findes i rejsegodsekspeditionen.

Ventesals- og perronbelysning.

Slukning af lyset på **Haderslev H station** foranlediges foretaget af stationen ved hjælp af et særligt ur.

Togføreren tog 836 (1840) slukker al belysning på **Haderslev By station.** Kontakter til lyset findes i rejsegodsekspeditionen.

Aflåsning af togstammen.

Togføreren tog 836 (1840) aflåser togsstammen.

Vandforsyning på Haderslev By.

Der er på Haderslev By anbragt 2 vandopstandere til eventuel vandforsyning af MOK og personvogne.

Såfremt det bliver nødvendigt at foretage vandforsyning i tidsrum, i hvilke der ikke er rejsegodsvagt til tjeneste på Haderslev By assisterer togføreren ved vandforsyningen.

Ad. III.

Betjening m.v. af advarselssignalanlæggene i Haderslev.

Beskrivelse.

Følgende overkørsler i Haderslev er forsynet med advarselssignalanlæg:

Haderslev H station:
Ovk. 1 (Elmevej)

Haderslev By-havnen
Nørregade
Teaterstien
Ny Allégade.

Haderslev H–Haderslev By:
Simmerstedvej
Lille Slagtergade.

»Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115) er for hver køreretning anbragt ca. 20 m foran kontrolsignalet for den pågældende køreretning.

I tilslutning til de for advarselssignalanlæg gældende almindelige bestemmelser fastsættes nedenstående særlige bestemmelser for betjening af de pågældende anlæg:

I tilfælde af, at anlæggene svigter, skal **Haderslev H** straks underrettes. Når Haderslev H er ubetjent underrettes **Vojens** (kommandoposten).

Anlægget ved ovk. 1 Elmevej.

Betjeningskasse er – foruden ved overkørslen – anbragt på Haderslev H station ved indgangsdøren til rejsegodsekspeditionen samt ved perronventesalen.

For tog fra Vojens tændes og slukkes anlægget automatisk.

For tog fra Haderslev H skal **Haderslev H station** umiddelbart før afgang tænde anlægget. Når stationen er ubetjent tændes anlægget af togføreren. Slukningen sker automatisk.

Anlægget ved Simmerstedvej.

På Haderslev H station er der ved perronventesalen og ved indgangsdøren til rejsegodsekspeditionen anbragt en tændingskontakt.

Haderslev H station skal, umiddelbart forinden et tog (rangertræk) afsendes mod Haderslev By, tænde advarselssignalerne **ved Simmerstedvej.** Når stationen er ubetjent holdested, tænde signalerne **af togføreren.**
Slukningen af signalerne sker automatisk.

Anlægget ved Lille Slagtergade.

Såvel ved omløbssporet som på Haderslev By er anbragt et skab med kontakter til blokering og deblokering af advarselssignalanlægget ved **Lille Slagtergade.**

Ved blokering af anlægget sættes dette ud af funktion, og en lampe ved kontakten lyser.

Ved benyttelse af deblokeringskontakten sættes anlægget atter i funktion, samtidig med at lampen slukkes.

Kontakterne i de to skabe arbejder parrallelt, således at det er ligegyldigt fra hvilket af skabene, der foretages blokering eller deblokering.

Rangerlederen for tog (rangertræk) fra Haderslev By, der skal rangere på omløbssporet, skal forinden afgangen fra Haderslev By foretage blokering og efter endt rangering deblokering. (For rangertræk der returnerer til Haderslev By kan deblokeringen ske ved omløbssporet eller på Haderslev By).

Rangerlederen for tog (rangertræk) fra Haderslev H, der skal rangere ved omløbssporet, skal, forinden rangeringen påbegyndes, foretage blokering, og efter endt rangering deblokering. (For rangertræk, der efter endt rangering fortsætter til Haderslev By, kan deblokering ske ved ankomsten dertil).

Togføreren (rangerlederen) for tog eller rangertræk fra Haderslev By til Haderslev H, der **ikke** skal rangere ved omløbssporet, skal forinden afgangen fra Haderslev By forvisse sig om, at anlægget **ved Lille Slagtergade** er deblokeret.

A nlægget ved Nørregade.

I foran omtalte kasse ved Haderslev By er endvidere anbragt en tredie kontakt, hvormed advarselssignalanlægget **ved Nørregade** kan sættes i funktion.

Rangerlederen for rangertræk fra Haderslev By mod havnen skal forinden afgangen fra Haderslev By sætte anlægget i virksomhed.

For rangertræk fra havnen sker tændingen af advarselssignalerne ved Nørregade automatisk.

Anlæggene ved Teaterstien og Ny Allégade.

Advarselssignalerne ved **Teaterstien** og **Ny Allégade** er fuldautomatiske.

Instruks nr. 1

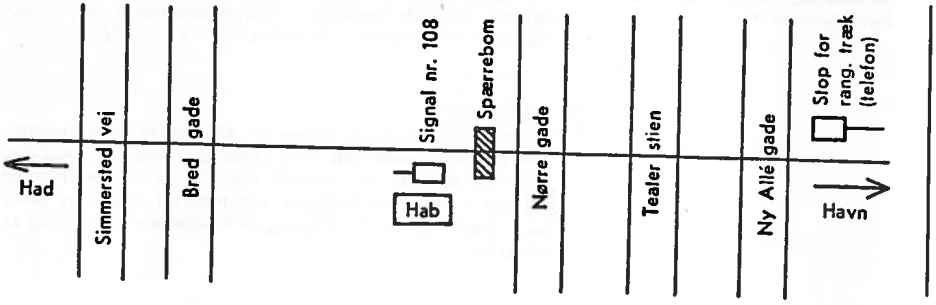
I. Kørslen mellem Haderslev V og Haderslev By/havn.

II. Kørslen mellem Vojens og Haderslev, når Haderslev By er ubetjent holdested.

III. Betjening m.v. af advarselssignalanlæggene i Haderslev.

Ad I. **Kørslen mellem Haderslev V og Haderslev By/havn.**

Beskrivelse. Haderslev V trinbræt er beliggende på togfølgestationen Haderslev By's område.



Sporstykket mellem overkørslen for Simmerstedvej på Haderslev V og spærrebommen foran Nørregade kaldes forbindelsesbanen.
Havnebanen begynder ved spærrebommen foran Nørregade.
Forbindelsesbanen betragtes som hovedspor, jf. SR §§ 10, 11, 28, 30, 31 og 32.
Togvejen på Haderslev By station ender foran stopmærket ved Nørregade.
Spærrebommen aflåses med særlig nøglelås. Nøglen til denne har sin plads på nøglebræt på Haderslev By.
Frit profil er ikke gennemført på forbindelsesbanen eller på havnebanen fra Nørregade til Teaterstien, **hvorfor personalet ikke må opholde sig uden på vognenes længdesider.** Det skal i særlig grad påses, at vogndøre ikke står åbne, og at vognene er forsvarligt læssede.

Advarselssignalanlæg. Overkørslerne ved Elmevej, Simmerstedvej, Bredgade, Nørregade, Teaterstien og Ny Allégade er dækket af advarselssignaler, jf. afsnit III.

Kørsel på forbindelsesbanen. Al kørsel sker efter reglerne for fremførelse af tog, og der kræves, når Haderslev By er togfølgestation, tilladelse fra stationsbestyreren til enhver kørsel på forbindelsesbanen. Der må ikke samtidig befinde sig mere end ét tog (ét rangertræk) på forbindelsesbanen, medmindre der skal bringes hjælp.

Hastighed højst 20 km/t for tog fremført af motorvogn; for andre tog og rangertræk 10 km/t.

Faldtal for trykluftbremsede tog:
10 for køreretningen Had–Hab
0 for køreretningen Hab–Had.

Tog (rangertræk) skal føre slutsignal.

Lokomotivet (motorvognen, styrevognen) skal være forrest i køreretningen.

Særlige bestemmelser for kørsel med tog i retning Haderslev By–Haderslev V.

a. **Rejsegodsvagten på Haderslev By.**
Rejsegodsvagten foretager udkaldning i ventesalen og afgiver derefter følgende melding til stationsbestyreren hhv – når stationen er ubetjent – til togføreren »Færdig for tog ...«.

b. **Togføreren.**
Forinden signal »kør« (signal nr. 47) afgives til lokomotivføreren, skal togføreren have modtaget signal nr. 46a fra stationsbestyreren og – såfremt der ikke er rejsegodsvagt til tjeneste – selv have foretaget udkaldning i ventesalen samt have draget omsorg for flytning af slutsignaler og vending af ruteskilte.

c. **Lokomotivføreren.**
Togførerens kør-signal gælder tilladelse til kørsel fra Haderslev By og til trinbrættet på Haderslev V.

d. **Stationsbestyreren.**
Tilladelse til kørsel fra Haderslev By til Haderslev V må først gives,
når forbindelsesbanen er fri.
når togvejen på Haderslev V er fri og sikret, jf. lokal instruks.

Særlige bestemmelser for kørsel med tog i retning Haderslev V–Haderslev By.

a. **Stationsbestyreren.**
Tilladelse til kørsel Haderslev V–Haderslev By må først gives,
når der er modtaget melding om, at togvejen på Haderslev V er fri og sikret, jf. lokal instruks, og
når forbindelsesbanen er fri.

b. **Lokomotivføreren.**
Togførerens kør-signal gælder tilladelse til kørsel fra Haderslev V til stopmærket foran bommen ved Nørregade på Haderslev By station.

Notering af meldinger.

De meldinger, som i henhold til foranstående skal modtages eller afgives at stationsbestyreren, skal indføres i togjournalen eller anden dertil indrettet journal.

Ad II. **Kørslen mellem Vojens og Haderslev By, når Haderslev By er ubetjent holdested.**

Haderslev By som ubetjent.

Haderslev By station er ubetjent i det i afsnit B anførte omfang.

Stationen er ikke forsynet med signal »stationen ubetjent« (signal nr. 48).

A. Sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Haderslev By overgår til ubetjent holdested.

Ved overgang til ubetjent forholdes som anført i SR § 13 II, A 2, således, at holdestedsnøglen fra centralapparatet på Haderslev V låses inde i pengeskabet på Haderslev By station.

Stationsbestyreren afgiver herefter melding til **Vojens station** om, at togvejen – dvs. sporstykket fra indkørselssignalet foran Haderslev V til stopmærket på Haderslev By – er ret og afláset.

Rangering.

Rangering må ikke finde sted.

Anbringelse af godsvogn på Haderslev By station, når stationen er ubetjent holdested.

Til afsendelse af post henstilles på søgne Ma–Fr senest kl. 15,30 en lukket godsvogn på **Haderslev By station.**

Vognen anbringes i afbremset stand **bagved** stopmærket (signal nr. 108) på sporstykket mellem dette og spærrebommen.

Der må kun anvendes vogn forsynet med skruebremse eller håndbremse.

Vognen, der anbringes af rangertrækket, når dette kører op fra havnen kl. ca. 15,00, optages af tog 827.

Togførertelefoner.

Til brug for togføreren i de tidsrum, i hvilke Haderslev By station er **ubetjent,** er der på væggen uden for rejsegodsekspeditionen på Haderslev By og på perronventesalen på Haderslev V anbragt telefon med forbindelse til kommandoposten i Vojens (kaldesignal: — — —).

Ledelse af toggangen.

Toggangen ledes af **stationsbestyreren i Vojens,** der har ansvaret for, at der på strækningen mellem Vojens og Haderslev By stationer kun befinder sig ét tog ad gangen (motortog i penduldrift) medmindre der skal afsendes hjælpetog til et nedbrudt tog.

Togene skal være formeret som styrevognstog, evt. af en enkeltkørende MO. Herudover må kun tog 827 Ma–Fr medgives forannævnte godsvogn Haderslev By–Vojens.

Hjælpetog.

For kørslen med hjælpetog gælder reglerne i SR § 52 i den udstrækning, de kan bringes til anvendelse.

Af- og tilbagemelding.

Af- og tilbagemelding finder ikke sted.

Meldinger m.v. vedrørende toggangen, når Haderslev By er ubetjent.

1. **Tog fra Vojens.**
   Togføreren skal
   a. umiddelbart **før** afgang fra Haderslev V til Haderslev By tænde advarselssignalanlægget ved Simmerstedvej,

b. efter at toget er ankommet til endestationen med slutsignal give følgende melding til kommandoposten i Vojens: »Togføreren tog ..... her. Toget er ankommet til ..... med slutsignal«.

2. **Tog mod Vojens.**
Togføreren skal
a. før afgang fra udgangsstationen have modtaget afgangstilladelse fra kommandoposten i Vojens som svar på følgende forespørgsel, der afgives umiddelbart før togafgang:

»Togføreren tog ..... her. Må toget køre?«.

b. umiddelbart før afgang fra Haderslev V tænde advarselssignalanlægget ved ovk. 1 (Elmevej).

Notering af meldinger.

Vojens station indfører de i nærværende instruks foreskrevne meldinger i telegraf- henholdsvis tog-journalen.

B. Ekspeditionsmæssige foranstaltninger.

Billetsalg på Haderslev godsekspedition.

Der er etableret billetsalg på Haderslev godsekspedition, der er åben således:

Ma–Fr: 8,00–12,00
13,00–16,30

Skilt til underretning af publikum.

Med henblik på ekspedition af togene i de tidsrum, Haderslev By station er ubetjent, bemærkes følgende:

Over billetsalgene samt på andre iøjnefaldende steder i de for publikum tilgængelige lokaler anbringes skilte:

»Stationen er ubetjent.
Billetter sælges i toget.
Rejsegods kan afleveres
uekspederet til togpersonalet«.

Togførerne foranlediger, at der i togene på lørdage fra og med tog 818, på øvrige hverdage fra og med tog 827 samt på søn- og helligdage hele dagen anbringes opslag:

»**Haderslev By station** er ubetjent således:
Mandage–Fredage fra kl. 19,00
Lørdage fra kl. 14,00
Søn- og helligdage kl. 11,00–13,00 samt fra kl. 18,15
Indskrevet rejsegods udleveres af togpersonalet«.

Billetsalg i toget.

Til de på stationerne optagne rejsende, som ikke er forsynet med rejsehjemmel, udstedes billet i toget (uden tillæg til den ordinære billetpris).

Behandling af rejsegods.

Rejsegods medtages i henhold til reglerne i ordre D og M. Ankommet rejsegods udleveres på forlangende af togpersonalet.

Rejsegods medtages til Haderslev By. Der ekspederes ikke rejsegods på Haderslev V eller Haderslev godsekspedition.

Udveksling af gods.

Togene befordrer gruppe A og B gods samt gruppe C gods som anført i togplan I/1 og 2.

På S tilbageholdes ekspresgods, fremskyndet ilgods, ilgods og banepakker bestemt for Haderslev og indgået efter tog 808's afgang, i Vojens til afsendelse den følgende hverdag. Vojens station frasorterer dog ekspresgods, fremskyndet ilgods, levende dyr samt gods, der er udvortes kendeligt som indeholdende letfordærvelige varer, og træffer aftale med Haderslev By, evt. modtageren, om afsendelse med bestemte tog for afhentning ved dette tog.

På Haderslev By station besørger togførerne transporten af gods til og fra togene, når der på stationen ikke er rejsegodsvagt til tjeneste, en ordning der gælder, selv om stationen i øvrigt er betjent.

Udkaldning.

Togførerne foranlediger, at der kaldes ud i ventesalene.

Aflåsning af ventesalene.

På Haderslev V trinbræt aflåses hovedbygningen således, at der kun er adgang til perronventesalen.

Togføreren tog 836 (832) (1840) aflåser dørene til perronventesalen på Haderslev V station samt døren til herretoilet og ventesal **på Haderslev By station.**

Bystationens døre er forsynet med dirkefri tromlelåse. Nøglen til disse døre findes i rejsegodsekspeditionen.

Ventesals- og perronbelysning.

Slukning af lyset på **Haderslev V trinbræt** foretages ved hjælp af et særligt ur.

Togføreren tog 836 (832) (1840) slukker al belysning på **Haderslev By station.** Kontakter til lyset findes i rejsegodsekspeditionen.

Aflåsning af togstammen.

Togføreren tog 836 (832) (1840) aflåser togstammen.

Vandforsyning på Haderslev By.

Der er på Haderslev By anbragt 2 vandopstandere til eventuel vandforsyning af MOK og personvogne.

Såfremt det bliver nødvendigt at foretage vandforsyning i tidsrum, i hvilke der ikke er rejsegodsvagt til tjeneste på Haderslev By assisterer togføreren ved vandforsyningen.

Ad. III.

Betjening m.v. af advarselssignalanlæggene i Haderslev.

Beskrivelse.

Følgende overkørsler i Haderslev er forsynet med advarselssignalanlæg:

Haderslev V trinbræt:
Ovk. 1 (Elmevej)

Haderslev By-havnen
Nørregade
Teaterstien
Ny Allégade.

Haderslev V–Haderslev By:
Simmerstedvej
Bredgade.

»Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115) er for hver køreretning anbragt ca. 20 m foran kontrolsignalet for den pågældende køreretning.

I tilslutning til de for advarselssignalanlæg gældende almindelige bestemmelser fastsættes nedenstående særlige bestemmelser for betjening af de pågældende anlæg:

I tilfælde af, at anlæggene svigter. skal stationsbestyreren straks underrettes. Når Haderslev By er ubetjent, underrettes Vojens (kommandoposten).

Anlægget ved ovk. 1 Elmevej.

Betjeningskasse er – foruden ved overkørslen – anbragt på Haderslev V trinbræt ved perronventesalen.

For tog fra Vojens tændes og slukkes anlægget automatisk.

For tog fra Haderslev V skal togføreren umiddelbart før afgang tænde anlægget. Slukningen sker automatisk.

Anlægget ved Simmerstedvej.

På Haderslev V trinbræt er der anbragt en tændingskontakt ved perronventesalen.

Togføreren (rangerlederen) skal, umiddelbart forinden et tog (rangertræk) afsendes mod Haderslev By, tænde advarselssignalerne ved Simmerstedvej.

Slukningen af signalerne sker automatisk.

Anlægget ved Nørregade.

På Haderslev By station er anbragt en tændingskontakt i en kasse på muren ved rejsegodsdøren.

Rangerlederen for rangertræk fra Haderslev By mod havnen skal forinden afgangen fra Haderslev By sætte anlægget i virksomhed.

For rangertræk fra havnen sker tændingen af advarselssignalerne ved Nørregade automatisk.

Anlæggene ved Bredgade, Teaterstien og Ny Allégade.

Advarselssignalerne ved Bredgade, Teaterstien og Ny Allégade er fuldautomatiske.

Instruks nr. 2.

Kørslen mellem Rødekro og Åbenrå.

Åbenrå station er dækket af hovedsignal.

Indenfor stationens område er beliggende overkørsel nr. 2, der er forsynet med manuelt betjente bomme. Disse betjenes af stationens personale. For indkørende tog skal bommene ved overkørslen være lukkede, inden signalgivning finder sted. For udkørende tog skal bommene være lukkede, inden toget afgår. Åbenrå station er hele døgnet holdested, der dels er betjent af **stationsbestyreruddannet personale** og dels a.h.t. pasning af overkørsel nr. 2 betjent af 1 mand af **stationens pladspersonale.**

I. Sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Under henvisning til det i TIB anførte for stationer med tegnet ▲ ved stationens navn og i tilslutning til bestemmelserne i SR § 13 og § 58 gælder følgende:

Bestemmelserne i SR § 58 I gælder også for Åbenrå station for så vidt angår stationspasserens pligter m.v.

Herudover gælder følgende:

Sporskifternes stilling og aflåsning

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

Ledelse af toggangen.

Toggangen ledes af **stationsbestyreren i Rødekro,** der har ansvaret for, at der på strækningen mellem Rødekro og Åbenrå stationer kun befinder sig ét tog ad gangen, medmindre der skal afsendes hjælpetog til et nedbrudt tog.

Hjælpetog.

For kørslen med hjælpetog gælder reglerne i SR § 52 i den udstrækning, de kan bringes i anvendelse.

Af- og tilbagemelding.

Af- og tilbagemelding finder ikke sted.

Meldinger om toggangen.

Rødekro station melder afgang for togene til Åbenrå station. Når toget er ankommet med slutsignal, og indkørselssignalet er stillet på »stop«, melder **Åbenrå station** til Rødekro station: **»Tog ..... ankommet«.**

Umiddelbart før tog skal afgå fra Åbenrå, retter Åbenrå station forespørgsel til Rødekro station:

»Må tog ..... afsendes?«.

Først når tilladelse er modtaget, må toget afsendes fra Åbenrå station.

Noteringer af meldinger.

Rødekro og Åbenrå stationer indfører de foreskrevne meldinger i togjournalen.

II. Betjening af Åbenrå station samt forskrifter for togenes ekspedition på Åbenrå station i visse tidsrum.

A.

Åbenrå station er betjent af stationsbestyreruddannet personale således:

(Dette personale betragtes som stationspasser i henhold til SR § 58).

Hv undtagen lørdage i tiden: 6,15–21,15.

Lørdage samt søn- og helligdage i tiden 6.15–14,00.

(På stationen vil dog på lørdage samt søn- og helligdage være tjenstgørende kontorpersonale indtil kl. 21,15).

B.

Afvikling af persontrafikken på S.

Forinden persontrafikken påbegyndes, skal en stationsbestyreruddannet tjenestemand på **Åbenrå station** foretage togvejseftersyn, togvejsindstilling og togvejsaflåsning til spor 1.

Togvejshåndtaget aflåses derpå ved holdestedsnøglen, der udtages af svingbukken og anbringes på et for pladspersonalet utilgængeligt sted. Stationen overgår herefter til i sikkerhedsmæssig henseende at være **ubetjent holdested**, og vedkommende stationsbestyreruddannede tjenestemand afgiver melding til Rødekro station om, at togvejen til spor 1 er ret og aflåst.

Stationen er **ikke** forsynet med signal »stationen ubetjent« (signal nr. 48).

Driftsform og togformering

I tidsrum med persontrafik må toggangen på strækningen kun afvikles som pendultrafik og ved hjælp af styrevognstog, evt. af en enkeltkørende motorvogn.

Rangering på Åbenrå station må ikke finde sted i omhandlede tidsrum.

Betjening af signalet i Åbenrå samt lukning af bommene ved ovk. nr. 2.

Også i tidsrum, i hvilke stationen i sikkerhedsmæssig henseende er at betragte som ubetjent holdested, vil der være en mand af stationens pladspersonale til betjening af signalet samt lukning af bommene ved overkørsel nr. 2.

Når tog kan ventes, foretages lukning af bommene ved overkørsel nr. 2. Indkørselssignalet må ikke stilles på »kør«, forinden bommene er lukkede.

Umiddelbart før tog skal afgå fra Åbenrå, lukkes bommene ved overkørsel nr. 2, og tgf. underrettes herom.

Togførerens deltagelse i toggangens afvikling.

Togføreren skal efter ankomsten til Åbenrå give følgende melding til Rødekro:

»Togføreren tog ..... her. Toget er ankommet til Åbenrå med slutsignal«.

Togføreren skal før afgang fra Åbenrå have modtaget afgangstilladelse fra Rødekro, som svar på følgende forespørgsel, der afgives umiddelbart før togafgang:

»Togføreren tog ..... her. Må toget køre?«

Inden afgangen skal tgf. endvidere have modtaget melding fra stationen om, at bommene ved overkørsel nr. 2 er lukkede. Togføreren foranlediger, at der kaldes ud i ventesalene.

III. Ekspeditionsmæssige foranstaltninger:

I tiden efter kl. 21,00 træffes følgende ekspeditionsmæssige foranstaltninger:

Kontoret lukkes

Det er bekendtgjort for publikum, at kontoret er lukket, og at der i lukketiden ikke kan foregå ekspedition (heller ikke over bytelefonen) på kontoret.

Salg af billetter.

Billetterne sælges i toget eller rutebilen. Skilt herom anbringes ved billetsalget.

Behandling af rejsegods.

Rejsegodset ekspederes af stationens personale, når dette er til stede. I øvrigt af rutebilchaufførerne, der evt. medtager godset til afsendelse til Rødekro station for ekspedition.

Aflåsning af ventesalen m.v.

Aflåsning af forhallen foretages på hv af rutebilchaufføren efter ankomsten med sidste bil, på S af stationens personale. Ventesalen samt toiletter aflåses i øvrigt af stationens personale kl. 21,00.

Instruks nr. 3

Kørslen med tog (togdele) mellem Frederikshavn station og havn samt togekspeditionen på Frederikshavn havn.

Det fremgår af tjenestekøreplanen hhv. togplanerne, i hvilket omfang togene udsendes fra hhv. videreføres til Frederikshavn havn. Denne kørsel m.v. foregår efter følgende bestemmelser:

1. Kørsel.

Kørslen foregår som rangerbevægelse under ledelse af en af stationen afgivet rangerleder.

Når der medfølger togpersonale, skal en mand heraf assistere som mellemmand mellem rangerleder og lokomotivfører. Den pågældende skal i almindelighed tage plads på fodtrinet af den 3. vogn fra lokomotivet i togets **venstre side** ved kørsel **til havnen** hhv. i **højre side** ved kørsel **til stationen.**

2. Bremseprøve.

Togene skal være trykluftbremset, og for tog, der udgår fra Frederikshavn, skal der inden nedkørslen til havnen være foretaget **stor bremseprøve.**

Såfremt toget skilles på havnen, skal der efter samling foretages **lille bremseprøve** under togpersonalets ledelse.

Efter togets opkørsel til stationen afholdes **lille bremseprøve** under ledelse af vognopsynet, såfremt der foretages samling med en togdel på stationen.

3. Melding om antal rejsende.

Togpersonalet opgiver antallet af rejsende (inkl. rejsende i sovevogn og andre særlige rejsende) til hhv. fra havnen til stationsbestyreren på stationen.

4. Togpersonalets placering på havnestationen.

Såfremt toget (togdelen) har mere end én mands togbetjening tager en togbetjent plads på broanlægget ved nedgangen til perron. I øvrigt tages opstilling på perron ved nedgangen fra broanlægget.

Instruks nr. 4

I. Kørsel med tog mellem Århus H og Århus Ø stationer, hhv. mellem Århus H station og Århus Havnestation.

II. Rangering på sporområdet ved Århus Ø station.

III. Passage af overkørsel nr. 1 (Mindet), nr. 7 (Skibbrogade), nr. 8 (Pakhusvej) og nr. 10 (Sibirien) mellem Århus H og Århus Ø stationer.

Ad. I.

Kørsel med tog mellem Århus H og Århus Ø stationer, hhv mellem Århus H station og Århus Havnestation.

Beskrivelse m.v. af forbindelsesbanen.

Sporstykket mellem signalbroen i østenden af Århus H station og rangergrænsemærket ved nordenden af broen over åen på forbindelserbanen mellem Århus H og Århus Ø stationer er HAVNEBANE.

Den øvrige del af forbindelsesbanen indtil indkørselssignalet for Århus Ø station samt sporet ved Århus Havnestation er HAVNEPLADS.

Sporskifte nr. 639 på sydenden af broen over åen er elektrisk betjent fra Århus H (post VI) og forsynet med sporskiftesignal. Normalstillingen er for kørsel til/fra Århus H. Sporskiftet er centralsikret i afhængighed af udkørsels- hhv. indkørselssignalet på Århus H station. Sporskiftet betragtes i henseende til bestemmelserne i SR § 28 som hørende til togvejen på Århus H station.

Sporskifte nr. 621 på nordenden af broen over åen er elektrisk betjent fra Århus H (post VI) og forsynet med sporskiftesignal. Normalstillingen er for kørsel ad forbindelsesbanen. Sporskiftet er centralsikret i afhængighed af udkørsels- hhv. indkørselssignalet på Århus H station med aflåsning under signalgivning enten i stilling til/fra forbindelsesbanen eller i stilling til/fra havnestationen.

Sporskifterne på den del af forbindelsesbanen, der er **havneplads**, er »forsænkede«. De er ikke forsynet med sporskiftesignal eller særskilt sikret. Normalstillingen er for kørsel ad forbindelsesbanen.

Ovk. nr. 1 (Mindet) er forsynet med automatisk bomanlæg og ovk. nr. 7 (Skibbrogade), nr. 8 (Pakhusvej) og nr. 10 (Sibirien) er forsynet med advarselssignalanlæg, jf afsnit III.

Opmærksomheden henledes på, at efterfølgende bestemmelser **alene gælder for togkørsel.**

For rangering i øvrigt på forbindelsesbanen, **herunder kørsel med tomme togstammer til og fra Århus Havnestation,** gælder bestemmelserne i den af Århus H station udstedte lokale instruks.

A. Togkørsel mellem Århus H og Århus Ø stationer.

Rangerleder.

Togene føres mellem signalbroen i østenden af Århus H station og indkørselssignalet for Århus Ø station efter reglerne i RR.

Togføreren er rangerleder men kan overdrage dette hverv til en lokalkendt mand af togets personale, der kender forskrifterne for kørslen.

Rangerlederen skal tage plads ved den førerplads, hvor lokomotivføreren befinder sig.

Til enkeltkørende lokomotiver og motorvogne afgiver Århus H station en lokalkendt rangerleder, der kender forskrifterne for kørslen.

Tilladelse til kørsel.

Når Århus Ø er togfølgestation skal stationsbestyreren på Århus Ø station hos stationsbestyreren på Århus H station indhente tilladelse til enhver togkørsel til Århus H station, forinden afgangsordre gives.

Når Århus Ø er holdested, skal togføreren for tog fra Århus Ø til Århus H fra telefonen på perronen på Århus Ø station indhente tilladelse hos stationsbestyreren på Århus H station til kørsel til Århus H.

Stationsbestyreren på Århus H station må ikke give tilladelse til kørsel, forinden han har sikret sig, at den sidst tilladte kørsel til eller fra Århus Ø eller Århus Havnestation er afsluttet.

Afgangsordre.

Togene må ikke afgå fra Århus H forinden afgangsordre er modtaget fra stationsbestyreren.

Tilsvarende gælder for Århus Ø, når denne station er togfølgestation.

Togenes udkørsel fra Århus H station.

Togenes udkørsel fra Århus H station sker normalt for signal »kør« fra udkørselssignalet.

Togenes indkørsel på Århus H station.

Togenes indkørsel på Århus H station sker normalt for signal »kør« fra indkørselssignalet (signal H 626 v/h – det midterste signal i signalbilledet syd for broen over åen).

Rangerlederen (togføreren) skal forinden broen over åen passeres overbevise sig om, at det til venstre for sporet anbragte sporskiftesignal ved sporskifte nr. 621 (nordligst på broen) står i rigtig stilling for pågældende kørsel visende »medgående sporskifte stillet til afvigende spor« (signal nr. 30a).

Hvis indkørselssignalet viser »stop« skal toget **standses, forinden tændekontakten med det hvidmalede dæksel nås,** og rangerlederen (togføreren) skal gå til den ved havneperronen anbragte telefon og anmode om forholdsordre hos stationsbestyreren på Århus H station.

Togenes standsning ved havnen.

Personførende tog standser på havnen ved perronen ud for Århus Havnestation for udveksling af rejsende og rejsegods i det omfang, det er foreskrevet i tjenestekøreplanen (særtogsanmeldelsen). Viderekørsel sker **uden** Århus Havnestations mellemkomst.

Tog fra Århus H skal med sidste aksel inden standsningen være passeret tændekontakten for ovk. 1 (Mindet) i fortovet før havneperronen og toget skal køre så langt frem at trafikken til kontrolstedet for biler til Hurtigfærgen ikke hindres. Togets længde kan herefter gøre det nødvendigt, at togets forreste vogn(e) holder uden for perronen, og togføreren må indtil afgang fra Århus H træffe bestemmelse herom og evt. foranledige, at rejsende til havnestationen tager ophold i de vogne, der påregnes placeret ved perron.

I tog mod Århus H drager togpersonalet i betimelig tid omsorg for, at rejsende til havnestationen placeres i togets 2 forreste vogne.

Togene skal standses foran fortovet ved sydenden af havneperronen.

Lukning af motorvognenes endedøre.

Motorvognenes endedøre skal holdes lukket under kørsel over forbindelsesbanen, idet de ellers vil kunne beskadiges af overgangsbroerne ved passagen gennem skarpe kurver.

Medgivelse af skydeloko.

Tog fremført af MT eller MH-loko skal ved kørsel mod Århus H medgives skydeloko fra havneperronen, når belastningen overstiger 300 t.

Såfremt det kan sikres, at toget ikke skal holde for »stop« foran indkørselssignalet (signal H 626 v/h), må belastningen dog være 400 t uden medgivelse af skydeloko.

Togføreren for tog fremført af MT eller MH-loko afgiver senest fra Mørke station melding om togets belastning, når denne overstiger 300 t (jf togplan 13).

Rangerleder.

B. Togkørsel mellem Århus H og Århus Havnestation.

Togene mellem Århus H station og Århus Havnestation føres mellem signalbroen i østenden af Århus H station og Århus Havnestation efter reglerne i RR.

Århus H station afgiver en lokalkendt rangerleder, der kender forskrifterne for kørslen.

Rangerlederen skal tage plads på forreste vogn (køretøj) i køreretningen i samme side som lokomotivføreren.

Tilladelse til kørsel.

Århus Havnestation skal hos stationsbestyreren på Århus H station indhente tilladelse til enhver togkørsel til Århus H station forinden afgangsordre gives.

Stationsbestyreren på Århus H station må ikke give tilladelse til kørsel forinden han har sikret sig, at den sidst tilladte kørsel til eller fra Århus Ø eller Århus Havnestation er afsluttet.

Afgangsordre.

Togene må ikke afgå, forinden afgangsordre er modtaget.

Afgangsordren fra Århus Havnestation gives af en tjenestemand ved havnestationen mundtlig til togføreren.

Denne afgangsordre må ikke gives, forinden pågældende tjenestemand har sikret sig, at der er signal for kørslen. Såfremt der ikke kan gives signal »kør« fra indkørselssignalet, og toget derfor skal indrangeres, må afgangsordre ikke gives, forinden der fra stationsbestyreren på Århus H er modtaget retmelding for indrangering til et bestemt spor, og rangersignalet derefter er stillet på signal »rangering tilladt«. Retmeldingen og tilladelsen til indrangering videregives til togføreren.

Tjenestemanden bærer ikke rødt huebånd.

Togenes udkørsel fra Århus H station.

Togenes udkørsel fra Århus H station sker normalt for signal »kør« fra udkørselssignalet.

Togenes indkørsel på Århus H station.

Togenes indkørsel på Århus H station sker normalt for signal »kør« fra indkørselssignalet (signal H 626 v/h – det midterste signal i signalbilledet syd for broen over åen).

Rangerlederen skal forinden broen over åen passeres overbevise sig om, at det til venstre for sporet anbragte sporskiftesignal ved sporskifte nr. 621 (nordligst på broen) står i rigtig stilling for pågældende kørsel visende

»sporskiftet stillet til lige spor« (signal nr. 28).

Togenes standsning på Århus Havnestation.

Togene køres så langt ned i sporet, at de holder fri af kørebanen mellem havnestationen og åen, således at trafikken til og fra DFDS ikke generes.

Lukning af motorvognenes endedøre.

Motorvognenes endedøre skal holdes lukket under kørsel over forbindelsesbanen, idet de ellers vil kunne beskadiges af overgangsbroerne ved passagen skarpe kurver.

Ad II.

Rangering på Århus Ø station.

Rangering på sporområdet ved Århus Ø station.

Rangering, der berører **hovedsporet (spor 1) på Århus Ø station** kan kun finde sted, når Århus Ø station er betjent som togfølgestation, jf afsnit B.

Rangerlederen sørger efter endt rangering for, at sporskifterne stilles i normalstilling og aflåses, samt for at sporskiftenøglerne anbringes i svingbukken.

Rangering til **spor 2 og vaskesporet på Århus Ø station** kan – når til- og frakørsel sker over havnepladsen (ikke forbindelsesbanen) – finde sted også, når Århus Ø station er ubetjent.

Kørsel med rangertræk ad forbindelsesbanen til Århus Ø station.

Rangerlederen for rangertræk, der skal befare forbindelsesbanen mellem sidste modgående sporskifte (ved toldboden) **før** indkørselssignalet til Århus Ø station og dette signal, **skal altid** senest gennem telefonen ved færgelejet hos **stationsbestyreren** på Århus Ø station (tlf. 397) indhente tilladelse til denne kørsel. Tilsvarende tilladelse skal indhentes for bortkørsel fra Århus Ø ad forbindelsesbanen.

Kørsel med rangertræk ad forannævnte sporstykke kan derfor kun finde sted, når Århus Ø station er togfølgestation.

Ad III.

Sikring af overkørslerne.

Passage af overkørsel nr. 1 (Mindet), nr. 7 (Skibbrogade), nr 8 (Pakhusvej) og nr. 10 (Sibirien) mellem Århus H og Århus Ø stationer.

Ovk. nr. 1 (Mindet) er forsynet med automatisk bomanlæg, ovk. nr. 7 (Skibbrogade) er dækket af kontrolsignaler i afhængighed af lysreguleringsanlægget for vejfærdslen, ovk. nr. 8 (Pakhusvej mellem AMC's bygninger) er forsynet med advarselssignalanlæg, og ovk. nr. 10 (Sibirien) er dækket af kontrolsignaler i afhængighed af lysreguleringsanlægget for vejfærdslen.

Da kørslen foregår efter bestemmelserne i RR jf foran er »kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115) ved alle 4 overkørsler for begge køreretninger opstillet **ca. 50 m** foran overkørslerne.

For anlæggene gælder i øvrigt de for sådanne anlæg almindelige bestemmelser suppleret med efterfølgende særlige bestemmelser.

I tilslutning til de i RR, side 12–14, anførte bestemmelser fastsættes, at de nævnte overkørsler **altid skal betragtes som særligt farlige** at passere, hvorfor **særlig forsigtighed og agtpågivenhed** skal udvises ved passagen.

Uanset sikringen med advarselssignalanlægget skal der ved enhver passage af **ovk. nr. 7 (Skibbrogade), ovk. nr. 8 (Pakhusvej) og ovk. nr. 10 (Sibirien)** afgives **fløjtesignal fra lokomotivet (motorvognen).**

I tilfælde af, at de nævnte anlæg svigter, skal rangerlederen (togføreren) standse vejfærdslen, inden overkørslen passeres.

Uregelmæssigheder meldes i øvrigt snarest til Århus H eller Århus Ø station.

Anlægget ved ovk. nr. 1 (Mindet)

Overkørselsignal er for begge køreretninger opstillet til højre for sporet umiddelbart foran overkørslen.

Overkørselssignalet for tog fra Århus H er suppleret med et **kontrolsignal** opstillet til højre for sporet ca. 65 m fra overkørslen.

Ved kørsel såvel fra Århus H som fra Århus Ø og Århus Havnestation sættes anlægget automatisk i funktion ved passage af skinnekontakt, **såfremt der fra Århus H er stillet signal for pågældende kørsel.**

Anlægget kan endvidere sættes manuelt i funktion fra 3 betjeningskasser, anbragt på broen over åen, ved overkørslen hhv. på Århus H (post VI).

Anlægget ved ovk. nr. 7 (Skibbrogade)

Kontrolsignal er for begge køreretninger opstillet til højre for sporet umiddelbart foran overkørslen.

Kontrolsignalerne er i afhængighed af lysreguleringsanlægget for vejfærdslen over overkørslen. Dette anlæg er indrettet således, at der efter passage af en skinnekontakt (ca. 80 m fra overkørslen) i løbet af højst ca. 12 sekunder vises rødt lys fra samtlige gadesignaler, der kan give adgang til kørsel over sporet, hvorefter kontrolsignalerne viser hvidt blinklys.

Da lysreguleringsanlægget ikke yder fuld sikkerhed over for fodgængeres passage af jernbanesporet, skal fodgængernes færden skænkes særlig opmærksomhed ved togs passage af overkørslen.

Anlægget kan endvidere dirigeres manuelt fra betjeningskasser, der er anbragt ved kontrolsignalerne.

Anlægget ved ovk. nr. 8 (Pakhusvej).

Kontrolsignal er for begge køreretninger opstillet til højre for sporet umiddelbart foran overkørslen.

Anlægget ved ovk. nr. 10. (Sibirien).

Kontrolsignal er for begge køreretninger opstillet til højre for sporet umiddelbart foran overkørslen.

Kontrolsignalerne er i afhængighed af lysreguleringsanlægget for vejfærdslen over overkørslen. Dette anlæg er indrettet således, at der efter passage af en skinnekontakt (ca. 80 m fra overkørslen) i løbet af højst ca. 16 sekunder vises rødt lys fra samtlige gadesignaler, der kan give adgang til kørsel over sporet, hvorefter kontrolsignalerne viser hvidt blinklys.

Da lysreguleringsanlægget ikke yder fuld sikkerhed over for fodgængeres passage af jernbanesporet, skal fodgængernes færden skænkes særlig opmærksomhed ved togs passage af overkørslen.

Anlægget kan endvidere dirigeres manuelt fra betjeningskasser, der er anbragt ved kontrolsignalerne.

Instruks nr. 5

Kørslen på strækningen Ryomgård-Grenå, når Grenå station er ubetjent holdested.

Grenå station som ubetjent holdested.

For at muliggøre, at Grenå station er ubetjent i det i afsnit B anførte omfang, har generaldirektoratet tiltrådt, at toggangen på strækningen Ryomgård-Grenå i nævnte tidsrum afvikles efter bestemmelserne i SR § 5, pkt. 3, sidste stk.

Stationen er ikke forsynet med signal »stationen ubetjent« (signal nr. 48).

»Almindeligt stopmærke« (signal nr. 108) er opstillet mellem sporene 1 og 2 50 m foran frispormærket ved sporskifte nr. 14.

Grenå overgår til ubetjent holdested.

A. Sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

I tilslutning til bestemmelserne i SR § 13 gælder følgende:

Inden stationen overgår til at være ubetjent, skal der være foretaget togvejsindstilling til spor 1.

Sporskifterne nr. 1, 3, 13 og 14 samt afløbsskoen aflåses med stationær låsebolt. Nøglerne låses inde i stationens pengeskab.

Signalsvingbukkens signalhåndtag omlægges således, at indkørselssignalet viser signal »kør«, og håndtaget aflåses herefter i denne stilling. Nøglen låses inde i stationens pengeskab.

Der må ikke henstilles vogne på spor 2.

Stationsbestyreren afgiver herefter melding til Ryomgård station om, at tog 644 er oprangeret til afgang i spor 1, og at togvejen – dvs. sporstykket fra indkørselssignalet til stopmærket – er ret og aflåset.

Rangering.

Rangering må ikke finde sted.

Togførertelefon.

Til brug for togføreren i det tidsrum, i hvilket Grenå station er ubetjent, er der på stationsbygningens mur (ved siden af betjeningskassen for overkørsel nr. 130) anbragt en telefon med forbindelse til Ryomgård station.
(Kaldesignal : · — ·)

Ledelse af toggangen.

Toggangen ledes af Ryomgård station, der har ansvaret for, at der på strækningen mellem Ryomgård og Grenå kun befinder sig ét tog ad gangen, medmindre der skal afsendes hjælpetog til et nedbrudt tog.

Hjælpetog.

For kørslen med hjælpetog gælder reglerne i SR § 52 i den udstrækning, de kan bringes til anvendelse.

Af- og tilbagemelding.

Af- og tilbagemelding finder ikke sted.

Meldinger m.v. vedrørerende toggangen, når Grenå er ubetjent.

1. Tog mod Ryomgård
Togføreren skal

a) før afgang fra Grenå have modtaget afgangstilladelse fra Ryomgård som svar på følgende forespørgsel, der afgives umiddelbart før togafgang:
»Togføreren tog .... her.
Må toget køre?«.

b) umiddelbart før afgang fra Grenå sættes det automatiske bomanlæg ved ovk. 130 i funktion.

2. Tog fra Ryomgård

Togføreren skal

efter at toget er ankommet til Grenå med slutsignal, give følgende melding til Ryomgård station:

»Togføreren tog .... her.
Toget er ankommet til Grenå med slutsignal«.

Togførerens forhold ved tjenestens tiltrædelse.

Togføreren skal ved tjenestens tiltrædelse pr. telefon melde sig til Ryomgård station.

Notering af meldinger:

Ryomgård station indfører de i nærværende instruks foreskrevne meldinger i telegram- henholdsvis togjournalen.

B. Ekspeditionsmæssige foranstaltninger.

Skilt til underretning af publikum.

Over billetsalget anbringes skilt:

»Stationen er ubetjent.
Billetter sælges i toget.
Rejsegods kan afleveres uekspederet til togpersonalet«.

Billetsalg i toget.

Til de rejsende, som ikke er forsynet med rejsehjemmel, udstedes billet i toget (uden tillæg til den ordinære billetpris).

Behandling af rejsegods og udveksling af gods.

Rejsegods medtages i henhold til reglerne i ordre D og M.
Ankommet rejsegods udleveres på forlangende af togpersonalet.
I øvrigt skal rejsegods og evt. gods ankommet i tog 645 forblive i MO-vognen til udlæsning den følgende morgen.

Udkaldning.

Togførerne foranlediger, at der kaldes ud i forhallen.

Aflåsning af forhallen.

Togføreren tog 645 aflåser dørene til forhallen (kupélås).

Belysning i forhallen.

Lyset i forhallen holdes tændt hele natten.

Perronbelysning.

Slukning af lyset sker ved hjælp af et særligt ur.

Nøgle til brevkasserne.

Grenå station anbringer nøglen til brevkasserne på strækningen Ko-Lp. i godsrummet på MO-vognen til tog 644.

Aflåsning af togstamme.

Grenå station aflåser togstammen til tog 644, inden stationen overgår til at være ubetjent.
Togføreren tog 645 aflåser togstammen, når toget er tømt for rejsende.

Nøgle til overnatningsværelserne.

De nødvendige nøgler findes i et særligt skab i opholdsstuen (til højre for døren).

Instruks nr. 6

Ribe station som ubetjent holdested forinden tilbagemelding for tog 1496 foreligger.

Ribe station som ubetjent holdested forinden tilbagemelding for tog 1496 foreligger.

For at muliggøre, at Ribe station er ubetjent i det i afsnit B anførte omfang, er der givet dispensation fra bestemmelserne i SR § 13, II, A pkt. 2 næstsidste stykke, således at Ribe station på S overgår til ubetjent holdested efter modtagen tilbagemelding fra Bramming for tog 1497, men forinden tilbagemelding fra Tønder H for tog 1496 kan foreligge.

Meldinger.

Bramming station tilbagemelder tog 1497 til Ribe station.
Tønder H station tilbagemelder tog 1496 til Bramming station.
Forinden Bramming station d.e.S. afmelder første tog mod Ribe gives følgende melding til Ribe station:
»**Tilbagemelding for tog 1496 foreligger fra Tønder H.**«

Instruks nr. 7

Lukning af Oddesund station forinden tilbagemelding for tog 69 Hv og tog 1761 foreligger.

Lukning af Oddesund station forinden tilbagemelding for tog 69 Hv og tog 1761 foreligger.

For at begrænse åbningstiden for Oddesund station er der givet dispensation fra bestemmelserne i SR § 7 og § 26, således at Oddesund station lukkes på Hv forinden tilbagemelding fra Thisted for tog 69 foreligger og på S forinden tilbagemelding fra Thisted for tog 1761 foreligger.

Meldinger.

Oddesund station tilbagemelder på normal vis tog 69 Hv og tog 1761 til Struer station.
Thisted station tilbagemelder tog 69 Hv og tog 1761 til Struer station. Forinden Struer station afmelder dagens første tog mod Oddesund gives følgende melding til Oddesund station.
»**Tilbagemelding for tog 69** hhv **tog 1761 foreligger fra Thisted**«.

Instruks nr. 11

Kørslen mellem Ringe og Fåborg

Beskrivelse af strækningen.

På strækningen Ringe-Fåborg er for begge køreretninger
største stigningsbogstav »A« og
største faldtal 10.
Det største tilladte akseltryk er 16 t.

I **Espe, Højrup, Korinth og Pejtrup** findes hvert sted et **læssespor**, der i begge ender har tilslutning til strækningssporet.

I **Højrup** findes endvidere et **læssespor**, der kun i den sydlige ende har forbindelse til strækningssporet.

Sikringsanlæg, signaler og andre faste mærker på strækningen.

Læssesporene er sikret ved hjælp af **nøgleaflåsningsanlæg.**

For samtlige læssespors vedkommende anvendes samme nøgleprofil.

Af **signaler** findes på **strækningen** kun **kontrolsignaler** og **overkørselssignaler** for de nedenfor nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg samt **sporskiftesignaler** ved sporskifter i strækningssporet.

Sporskiftesignalerne belyses ikke i mørke.

Af **faste mærker** findes følgende:

1) Ved grænsen mellem Ringe station og strækningen og ved grænsen mellem strækningen og Fåborg station **grænsemærker** af udseende som rangergrænsemærker.
2) **»Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115).**
3) **»Giv-agt«-mærker (signal nr. 101a og 101b).**

Strækningens overkørsler og deres sikring.

På strækningen findes følgende **overkørsler**, der er sikret ved ved advarselssignalanlæg eller automatisk bomanlæg som anført i efterfølgende skema, hvor
»Adv« angiver advarselssignalanlæg og
»Aut.bom« angiver automatisk bomanlæg.

Beliggenhed	km	ovk. nr.	sikret ved
Ringe	22,8	51	Aut.bom
Ringe	23,0	52	Aut.bom
Ringe-Espe	29,5	108	Adv
Ringe-Espe	31,1	112	Adv
Ringe-Espe	32,2	113	Adv
Espe	33,2	117	Adv
Espe-Højrup	36,7	129	Adv
Højrup	37,2	130	Adv
Højrup-Korinth	39,9	141	Adv
Korinth	43,4	151	Aut.bom
Korinth-Pejrup	46,7	159	Adv
Pejrup	48,7	166	Adv
Pejrup	49,1	167	Adv
Pejrup-Fåborg	51,7	174	Adv
Pejrup-Fåborg	55,4	186a	Aut.bom
Fåborg	55,7	187	Aut.bom

Herudover findes der et antal **offentlige overkørsler**, der **ikke er sikrede** på anden måde end ved tavler mod vejfærdslen.

Fejlretning af anlæggene.

Samtlige advarselssignalanlæg fejlrettes af D.E.C. A/S, Odense (tlf. 114455), medens de automatiske bomanlæg fejlrettes af signaltjenesten.

Almindelige regler for kørslen på strækningen.

Strækningen befares normalt kun af ikke-personførende rangertræk fremført af lokomotiv, motorvogn eller traktor.

Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og under ledelse af en rangerleder. (Om hastigheder se dog nedenfor).

Lokomotivet (motorvognen, traktoren) skal være forrest i køreretningen.

Rangerpersonalet skal under kørslen tage plads på lokomotivet (traktoren); på motorlokomotiver og motorvogne i forreste førerrum i køreretningen.

Rangertrækket skal fremføres luftbremset og skal føre slutsignal.

Bremseprocenten skal mindst være 15.

Største tilladte hastighed for rangertrækkene er **45 km/t**, jf dog nedenfor.

De overkørsler, der er sikret med advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg, må dog kun passeres med hastigheden 45 km/t, såfremt kontrolsignalet (overkørselssignalet) viser »overkørslen sikret«. I modsat fald forholdes som foreskrevet i SIR.

Med den stærkt begrænsede kørsel, der finder sted på strækningen, **kan det næppe påregnes, at advarselssignalanlæggene og de automatiske bomanlæg virker med** samme **stabilitet** som på egentlige banestrækninger.

Såvel lokomotiv- som rangerpersonale må være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller aut. bomanlæg ikke virker.

Evt. uregelmæssigheder ved overkørselsanlæggene anmeldes til den af stationerne Fåborg eller Ringe, rangertrækket når først, hvorefter denne station underretter signaltjenesten eller D.E.C. som foran anført.

Drejeomskifteren for de ved ekspeditionerne (ekskl. Pejrup) anbragte anlæg for automatisk sikrede overkørsler skal fast stå i stillingen »standsende tog«, og rangerlederen skal sørge for, at anlæg, der først passeres under udkørsel, umiddelbart før afgang sættes i funktion ved betjening af trykknap »tænding (og ned)« i betjeningskassen for det pågældende anlæg.

Rangertrækket må således i givet fald standse alene af hensyn til denne betjening, selv om der ikke er rangerarbejde det pågældende sted.

For advarselssignalanlæggene nr. 166 og nr. 167 ved Pejrup er drejeomskifternes normalstilling »gennemkørende tog«, således at anlæggene ved normal funktion virker automatisk for begge køreretninger.

Rangertrækkets kørsel ind på Ringe og Fåborg stationer.

Ved grænsemærkerne er der anbragt indrangeringstelefoner.

Rangertrækket skal standse foran grænsemærkerne, og kørsel ind på Ringe og Fåborg stationer må ikke finde sted før stationens tilladelse er indhentet af rangerlederen gennem indrangeringstelefonen.

Ringe station skal, inden rangertræk afsendes mod Fåborg hhv. inden tilladelse til indrangering fra Fåborg gives, foranledige bommene ved ovk. nr. 51 og 52 nedlukket.

Nøgler til læssesporenes aflåsningsanlæg.

Nøglen til sporskifterne til læssesporene på strækningen beror på Ringe station. Den udleveres af stationsbestyreren til rangerlederen umiddelbart før rangertrækkets afgang og tilbageleveres af rangerlederen straks efter ankomsten.

På Fåborg station er også oplagt en nøgle til strækningens sporskifter. Denne nøgle må Fåborg station kun udlevere efter aftale med Ringe station i hvert enkelt tilfælde.

Kun én af nøglerne må samtidig være udleveret til brug.

Anbringelse af vintankvogne ved Rimi fabrikken i Ringe.

Rimi fabrikken er beliggende langs strækningssporet udfor Ringe stations grænsemærke mod Fåborg.

For at kunne foretage tømning af vintankvogne ved hjælp af elpumpe og en slange fra sporet til fabrikken kan **det faste rangertræk** ved kørsel mod Fåborg anbringe sådanne vogne i afbremset stand bagved en aflåst spærrebom, der er placeret ca. 25 m indenfor grænsemærket mod Fåborg og ca. 50 m fra indrangeringstelefonen. Til aflåsning af spærrebommen opbevares på Ringe station en nøgle tydeligt mærket »Spærrebom Rimi Ringe«. Spærrebommen skal altid henstå aflåst i enten pålagt eller aflagt stilling.

Når der skal hensættes vogne til tømning udleverer stationsbestyreren i Ringe nøglen til rangerlederen, og rangerlederen har derefter ansvaret for, at viderekørsel mod Fåborg efter hensættelse af vognen ikke genoptages, før vognen er afbremset ved skruebremse eller håndbremse og spærrebommen aflåset i spærrestilling mellem den(de) henstående vogn(e) og grænsemærket.

Ved rangertrækkets kørsel **mod Ringe** underrettes rangerlederen gennem indrangeringstelefonen om vognens (vognenes) tilstedeværelse på strækningssporet, og efter at stationens tilladelse til kørsel ind på Ringe station er givet, føres rangertrækket forsigtigt frem til spærrebommen. Rangerlederen har ansvaret for, at spærrebommen aflåses i aflagt stilling, før viderekørsel ind på stationen genoptages. Efter ankomsten til Ringe afleveres nøglen til stationsbestyreren.

Sikring af kørslen på strækningen.

Den station – Ringe eller Fåborg – hvorfra et rangertræk afsendes, underretter, inden sporskiftenøglens udlevering til rangerlederen, strækningens anden endestation om rangertrækkets afsendelse.

Der må ikke være mere end ét rangertræk ad gangen på strækningen.

Efter rangertrækkets hjemkomst er **rangerlederens tilbageleverin**g af **nøglen garanti** for, at følgende betingelser er opfyldt:

1) **Rangertrækket er ankommet med slutsignal.**
2) **Strækningen er fri.**
3) Evt. på læssesporene **henstående vogne** er anbragt **sporfri** og forskriftsmæssigt **afbremsede.**
4) Samtlige **sporskifter i hovedsporet** og evt. **dækningssporskifter er retstillede og aflåsede.**

Når nøglen er modtaget tilbage, underrettes strækningens anden endestation om rangertrækkets ankomst.

Arbejder m.v. på strækningen.

Såfremt bane- eller signaltjenestens arbejder på strækningen nødvendiggør, at en af sporskiftenøglerne udleveres (f.eks. i forbindelse med trolje- eller dræsinekørsel), skal den station, der udleverer den, underrette strækningens anden endestation om

udlevering og tilbagelevering af nøglen. Der foretages notat i stationens telegramjournal om, hvornår og til hvem nøglen er udleveret, samt hvornår den modtages tilbage.

Nøglen må kun udleveres, når der ikke befinder sig rangertræk på strækningen, og der må ikke afsendes rangertræk, før nøglen er modtaget tilbage.

Dræsinekørsel m.v.

Kørsel med de i SR § 57 nævnte køretøjer er ikke tilladt i det tidsrum, i hvilket der befinder sig rangertræk på strækningen.

Dræsinekørsel kan dog finde sted, såfremt der forinden rangertrækkets afgang fra Ringe hhv. Fåborg er truffet aftale med rangerlederen om dræsinens kørsel m.v.

Instruks nr. 11

Kørslen mellem Ringe og Fåborg

Beskrivelse af strækningen.

På strækningen Ringe-Fåborg er for begge køreretninger
største stigningsbogstav »A« og
største faldtal 10.
Det største tilladte akseltryk er 16 t.

I **Espe, Højrup og Korinth** findes hvert sted et **læssespor**, der i begge ender har tilslutning til strækningssporet.

I **Højrup** findes endvidere et **læssespor**, der kun i den sydlige ende har forbindelse til strækningssporet.

Sikringsanlæg, signaler og andre faste mærker på strækningen.

Læssesporene er sikret ved hjælp af **nogleaflåsningsanlæg.**

For samtlige læssespors vedkommende anvendes samme nøgleprofil.

Af **signaler** findes på **strækningen** kun **kontrolsignaler** og **overkørselssignaler** for de nedenfor nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg samt **sporskiftesignaler** ved sporskifter i strækningssporet.

Sporskiftesignalerne belyses ikke i mørke.

Af **faste mærker** findes følgende:

1) Ved grænsen mellem Ringe station og strækningen og ved grænsen mellem strækningen og Fåborg station **grænsemærker** af udseende som rangergrænsemærker.
2) **»Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115).**
3) **»Giv-agt«-mærker (signal nr. 101a og 101b).**

Strækningens overkørsler og deres sikring.

På strækningen findes **følgende overkørsler**, der er sikret ved advarselssignalanlæg eller automatisk bomanlæg som anført i efterfølgende skema, hvor
»Adv« angiver advarselssignalanlæg og
»Aut.bom« angiver automatisk bomanlæg.

Beliggenhed	km	ovk. nr.	sikret ved
Ringe	22,8	51a	Aut.bom
Ringe	23,0	52	Aut.bom
Ringe-Espe	29,5	108	Adv
Ringe-Espe	31,1	112	Adv
Ringe-Espe	32,2	113	Adv
Espe	33,2	117	Adv
Espe-Højrup	36,7	129	Adv
Højrup	37,2	130	Adv
Højrup-Korinth	39,9	141	Adv
Korinth	43,4	151	Aut.bom
Korinth–Fåborg	46,7	159	Adv
Korinth–Fåborg	48,7	166	Adv
Korinth–Fåborg	49,1	167	Adv
Korinth–Fåborg	51,7	174	Adv
Korinth–Fåborg	55,1	184	Adv
Korinth–Fåborg	55,4	186a	Aut.bom
Fåborg	55,7	187	Aut.bom

Herudover findes der et antal **offentlige overkørsler**, der **ikke er sikrede** på anden måde end ved tavler mod vejfærdslen.

Særlige regler for passage af ovk nr. 151, Korinth.

Rangertrækkene skal standse, når overkørsel nr. 151, Korinth, er passeret, og rangerlederen skal derefter forvisse sig om, at den automatiske bomlukning har fundet sted. Er dette ikke tilfældet skal rangerlederen sørge for, at spærringen af vejen ophæves, efter den forskrift, der er anbragt i betjeningskassen på relæskabet, inden kørslen fortsættes.

Almindelige regler for kørslen på strækningen.

Strækningen befares normalt kun af ikke-personførende rangertræk fremført af lokomotiv, motorvogn eller traktor.

Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og under ledelse af en rangerleder. (Om hastigheder se dog nedenfor).

Lokomotivet (motorvognen, traktoren) skal være forrest i køreretningen.

Rangerpersonalet skal under kørslen tage plads på lokomotivet (traktoren); på motorlokomotiver og motorvogne i forreste førerrum i køreretningen.

Rangertrækket skal fremføres g-bremset og skal føre slutsignal.

Bremseprocenten skal mindst være 15.

Største tilladte hastighed for rangertrækkene er **45 km/t**, jf dog nedenfor.

De overkørsler, der er sikret med advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg, må dog kun passeres med hastigheden 45 km/t, såfremt kontrolsignalet (overkørselssignalet) viser »overkørslen sikret«. I modsat fald forholdes som foreskrevet i SIR.

Med den stærkt begrænsede kørsel, der finder sted på strækningen, **kan det næppe påregnes, at advarselssignalanlæggene og de automatiske bomanlæg virker med** samme **stabilitet** som på egentlige banestrækninger.

Såvel lokomotiv- som rangerpersonale må være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller aut. bomanlæg ikke virker.

Evt. uregelmæssigheder ved overkørselsanlæggene anmeldes til den af stationerne Fåborg eller Ringe, rangertrækket når først, hvorefter denne station underretter signaltjenesten.

Drejeomskifteren for de ved ekspeditionerne anbragte anlæg for automatisk sikrede overkørsler skal fast stå i stillingen »standsende tog«, og rangerlederen skal sørge for, at anlæg, der først passeres under udkørsel, umiddelbart før afgang sættes i funktion ved betjening af trykknap »tænding (og ned)« i betjeningskassen for det pågældende anlæg.

Rangertrækket må således i givet fald standse alene af hensyn til denne betjening, selv om der ikke er rangerarbejde det pågældende sted.

Rangertrækkets kørsel ind på Ringe og Fåborg stationer.

Ved grænsemærkerne er der anbragt indrangeringstelefoner.

Rangertrækket skal standse foran grænsemærkerne, og kørsel ind på Ringe og Fåborg stationer må ikke finde sted før stationens tilladelse er indhentet af rangerlederen gennem indrangeringstelefonen.

Ringe station skal, inden rangertræk afsendes mod Fåborg hhv. inden tilladelse til indrangering fra Fåborg gives, foranledige bommene ved ovk. nr. 51 og 52 nedlukket.

Fåborg station skal, inden rangertræk afsendes mod Ringe hhv inden tilladelse til indrangering fra Ringe gives, foranledige bommene ved ovk. 186a og 187 nedlukket.

Instruks nr. 12.

Kørslen mellem Tommerup og Assens.

Beskrivelse af strækningen.

På strækningen Tommerup–Assens er for begge koreretninger største stigningsbogstav A og største faldtal 10.
Trækkraft litra MT må dog over strækningen Tommerup–Nårup og Glamsbjerg–Tommerup belastes med indtil 500 t.

Det størst tilladte akseltryk er Tp–Ep 20 t og Ep–Ac 16 t.

Af hensyn til passagen af overkørslerne nr. 28 og 30 på Nårup station må rangertrækkene højst være på 56 aksler ved an til hhv. af fra Nårup.

I **Knarreborg, Nårup, Glamsbjerg, Flemløse og Ebberup** findes hvert sted et **læssespor**, der i begge ender har tilslutning til strækningssporet.

Sikringsanlæg, signaler og andre faste mærker på strækningen.

Læssesporene er sikret ved hjælp af **nogleaflåsningsanlæg.** For samtlige læssespors vedkommende anvendes samme nøgleprofil.

Af **signaler** findes på **strækningen** kun **indkørselssignalet foran Tommerup station** samt **kontrolsignaler** og **overkørselssignaler** for de nedenfor nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg samt **sporskiftesignaler** ved sporskifter i strækningssporet.

Sporskiftesignalerne belyses ikke i mørke.

Af **faste mærker** findes følgende:

1. Ved grænsen mellem strækningen og Assens station **et grænsemærke** af udseende som rangergrænsemærke.
2. **»Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115).**
3. **»Giv-agt« mærker (signal nr. 101a og 101b).**

Strækningens overkørsler og deres sikring.

På strækningen findes følgende overkørsler der er sikret ved advarselssignalanlæg eller automatisk bomanlæg som anført i efterfølgende skema, hvor »Adv« angiver advarselssignalanlæg og »Aut bom« angiver automatisk bomanlæg.

Beliggenhed	km	ovk. nr.	sikret ved
Nårup-Glamsbjerg	8,5	35	Adv
Nårup-Glamsbjerg	8,6	36	Adv
Nårup-Glamsbjerg	10,4	44	Adv
Glamsbjerg-Flemløse	13,3	55	Aut.bom
Glamsbjerg-Flemløse	14,9	65	Adv
Glamsbjerg-Flemløse	15,4	68	Adv
Flemløse-Ebberup	17,2	75	Adv
Flemløse-Ebberup	17.6	77	Aut.bom
Flemløse-Ebberup	19,7	88	Adv
Ebberup-Assens	22,9	100	Adv
Ebberup-Assens	23,7	104	Adv

Gyldig fra $^{22}/_{11}$ 1967.

Beliggenhed	km	ovk. nr.	sikret ved
Ebberup-Assens	24,2	106	Adv
Ebberup-Assens	24,9	110	Adv
Ebberup-Assens	26,2	114	Adv
Ebberup-Assens	27,5	118	Adv

Endvidere findes følgende overkørsler, der tidligere har været sikrede ved hjælp af manuelle bomme:

Beliggenhed	km	ovk. nr.
Nårup	6,8	28*
Nårup	7,0	30*
Flemløse-Ebberup	20,8	92

*) Ved disse overkørsler bevares bomspillene med henblik på evt. senere at retablere bombetjeningen ved fjernbetjening.

Disse overkørsler må kun passeres efter reglerne i RR for rangering over overkørsler.

I mørke og usigtbart vejr skal der placeres **en mand på hver side** af overkørslen, for at standse vejtrafikken, og de 2 mand skal forblive på vejen, indtil hele rangertrækket har passeret overkørslen.

Endvidere findes følgende overkørsler, der er sikrede ved hjælp af manuelle bomme:

Beliggenhed	km	ovk. nr.
Knarreborg	3,2	11
Glamsbjerg	11,2	48
Flemløse	16,1	71
Ebberup	21,4	93
Ebberup	22,0	96
Assens	29,0	124

For passage af ovennævnte overkørsler (for ovk. nr. 124 se dog nedenfor) gælder følgende:

Rangertrækket skal standse foran overkørslerne.

Rangerpersonalet skal foretage nedlukning af bommene, inden overkørslerne passeres, og efter passage af overkørslerne igen oplukke disse. For de på stationerne Knarreborg, Flemløse og Ebberup værende overkørsler gælder endv. følgende:

Knarreborg ovk. nr. 11:
I retningen mod Assens:

Rangertrækket kan undlade standsning foran overkørslen, såfremt bommene er nedrullede af stationen, der foretager lukning af bomme på grundlag af skinnekontakt.

For begge køreretninger:

Rangerpersonalet kan undlade at oplukke bommene, såfremt der er personale til stede på stationen til at foretage oplukning.

Flemløse (ovk. nr. 71) og Ebberup (ovk. nr. 96):
Rangerpersonalet kan undlade at oplukke bommene, såfremt der er personale til stede på stationen til at foretage oplukning.

Assens (ovk. nr. 124):
Bommene betjenes af Assens station, der ikke må give rangertrækket tilladelse til at køre ind på stationen, inden bommene ved overkørslen er lukkede.
Herudover findes der et antal **offentlige overkørsler,** der **ikke er sikrede** på anden måde end ved tavler mod vejfærdslen.

Fejlretning af anlæggene

Advarselssignalanlæggene og de automatiske bomanlæg fejlrettes af signaltjenesten. Anmeldelse af fejl på disse anlæg afgives til Assens station eller FC Odense.

Anmeldelse af fejl på sikrings- og teleanlæg afgives til signaltjenesten Tommerup.

Almindelige regler for kørslen på strækningen

Strækningen befares normalt kun af ikke-personførende rangertræk fremført af lokomotiv, motorvogn eller traktor.
Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og under ledelse af en rangerleder.
(Om hastighed se dog nedenfor).
Lokomotivet (motorvogne, traktoren) skal være forrest i køreretningen.
Rangertrækket medgives togførervogn, der såvel fra Tommerup som fra Assens skal være indrangeret bagest.
Rangerpersonalet skal inden kørslen placere sig med 1 mand (rangerlederen) på lokomotivet (traktoren) og 1 mand i togførervognen.
Rangertrækket skal fremføres luftbremset og skal føre slutsignal.
Bremseprocenten skal mindst være 15.
Største tilladte hastighed for rangertrækkene er **45 km/t,** jf. dog nedenfor.
De overkørsler, der er sikret med advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg, må dog kun passeres med hastighed 45 km/t, såfremt kontrolsignalet (overkørselssignalet) viser »overkørslen sikret«. I modsat fald forholdes som foreskrevet i SIR.
Med den stærkt begrænsede kørsel, der finder sted på strækningen, **kan det næppe påregnes, at advarselssignalanlæggene og de automatiske bomanlæg virker med samme stabilitet** som på egentlige banestrækninger.
Såvel lokomotiv- som rangerpersonale må være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller aut. bomanlæg ikke virker.

Rangertrækkets kørsel ind og ud på Tommerup og Assens stationer

Ved grænsemærket foran Assens og ved indkørselssignalet foran Tommerup er anbragt indrangeringstelefoner.

Rangertrækket skal standse foran grænsemærket og kørsel ind på Assens station må ikke finde sted, før stationens tilladelse er indhentet af rangerlederen gennem indrangeringstelefonen.
Rangertrækket må ikke afgå fra Assens station før tilladelse fra stationen, foreligger.
Assens station skal, inden rangertræk afsendes mod Tommerup hhv inden tilladelse til kørsel ind på stationen gives, foretage lukning af bommene ved ovk. nr. 124.
Kørslen ind på Tommerup station foregår for signal »kør« fra indkørselssignalet eller efter indhentet indrangeringstilladelse hos FC, Odense, gennem indrangeringstelefonen.
Udkørslen fra Tommerup sker for signal.

Gyldig fra $^{22}/_{11}$ 1967.

Nøgler til læssesporenes aflåsningsanlæg.

Nøglen til sporskifterne til læssesporene på strækningen beror hos FC Odense.

Den udleveres af lederen af FC Odense til rangerlederen umiddelbart før afgangen fra Odense og tilbageleveres af rangerlederen straks efter ankomsten.

På Assens station er også oplagt en nøgle til strækningens sporskifter. Denne nøgle må Assens station kun udlevere efter aftale med FC Odense i hvert enkelt tilfælde.

Kun én af nøglerne må samtidig være udleveret til brug.

Sikring af kørslen på strækningen.

Der må ikke være end ét rangertræk ad gangen på strækningen. Efter rangertrækkets hejmkomst er **rangerlederens tilbagelevering af nøglen granti** for, at følgende betingelser er opfyldt:

1. **Rangertrækket er ankommet med slutsignal.**
2. **Strækningen er fri.**
3. Evt. på læssesporene **henstående vogne** er anbragt **sporfri** og forskriftsmæssigt **afbremsede.**
4. Samtlige **sporskifter i hovedsporet** og evt. **dækningssporskifter er retstillede og aflåsede.**

Når nøglen er modtaget tilbage, underrettes strækningens anden endestation om rangertrækkets ankomst.

Arbejder m.v. på strækningen.

Såfremt bane- eller signaltjenestens arbejder på strækningen nødvendiggør, at en af sporskiftenøglerne udleveres (f. eks. i forbindelse med trolje- eller dræsinekørsler), skal den station, der udleverer den, underrette strækningens anden endestation om udlevering og tilbagelevering af nøglen. Der foretages notat i stationens telegramjournal om, hvornår og til hvem nøglen er udleveret, samt hvornår den modtages tilbage.

Nøglen må kun udleveres ,når der ikke befinder sig rangertræk på strækningen, og der må ikke afsendes rangertræk før nøglen er modtaget tilbage.

Dræsinekørsel m.v.

Kørsel med de i SR § 57 nævnte køretøjer er ikke tilladt i det tidsrum i hvilket der befinder sig rangertræk på strækningen.

Dræsinekørsel kan dog finde sted, såfremt der forinden rangertrækkets afgang fra Tommerup hhv. Assens er truffet aftale med rangerlederne om dræsinens kørsel m.v.

Instruks nr. 12.

Kørslen mellem Tommerup og Assens.

Beskrivelse af strækningen.

På strækningen Tommerup–Assens er for begge køreretninger største stigningsbogstav A og største faldtal 10.
Trækkraft litra MT må dog over strækningen Tommerup–Nårup og Glamsbjerg–Tommerup belastes med indtil 500 t.

Det størst tilladte akseltryk er Tp–Ep 20 t og Ep–Ac 16 t.

Af hensyn til passagen af overkørslerne nr. 28 og 30 på Nårup station må rangertrækkene højst være på 56 aksler ved an til hhv. af fra Nårup.

I **Knarreborg, Nårup, Glamsbjerg, Flemløse og Ebberup** findes hvert sted et **læssespor**, der i begge ender har tilslutning til strækningssporet.

Sikringsanlæg, signaler og andre faste mærker på strækningen.

Læssesporene er sikret ved hjælp af **nøgleaflåsningsanlæg.** For samtlige læssespors vedkommende anvendes samme nøgleprofil.

Af **signaler** findes på **strækningen** kun **indkørselssignalet foran Tommerup station** samt **kontrolsignaler** og **overkørselssignaler** for de nedenfor nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg samt **sporskiftesignaler** ved sporskifter i strækningssporet.

Sporskiftesignalerne belyses ikke i mørke.

Af faste mærker findes følgende:

1. Ved grænsen mellem strækningen og Assens station **et grænsemærke** af udseende som rangergrænsemærke i km 27.135.
2. **»Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115).**
3. **»Giv-agt« mærker (signal nr. 101a og 101b).**

Strækningens overkørsler og deres sikring.

På strækningen findes følgende overkørsler der er sikret ved advarselssignalanlæg eller automatisk bomanlæg som anført i efterfølgende skema, hvor »Adv« angiver advarselssignalanlæg og »Aut bom« angiver automatisk bomanlæg.

Beliggenhed	km	ovk. nr.	sikret ved
Tommerup-Knarreborg	2,95	10	Adv*)
Nårup-Glamsbjerg	8,5	35	Adv
Nårup-Glamsbjerg	8,6	36	Adv
Nårup-Glamsbjerg	10,4	44	Adv
Glamsbjerg-Flemløse	13,3	55	Aut.bom
Glamsbjerg-Flemløse	14,9	65	Adv
Glamsbjerg-Flemløse	15,4	68	Adv
Flemløse-Ebberup	17,2	75	Adv
Flemløse-Ebberup	17.6	77	Aut.bom
Flemløse-Ebberup	19,7	88	Adv
Ebberup-Assens	22,9	100	Adv
Ebberup-Assens	23,7	104	Adv

*) Ekstra betjeningskasse er anbragt på perronen på Knarreborg ekspeditionssted.

Gyldig fra 25/8 1969.

Beliggenhed	km	ovk. nr.	sikret ved
Ebberup-Assens	24,2	106	Adv
Ebberup-Assens	24,9	110	Adv
Ebberup-Assens	26,2	114	Adv
Ebberup-Assens	27,5	118	Adv*)

*) Advarselssignalanlægget tænder ikke automatisk ved kørsel mod Assens. Tændeknap for manuel betjening er anbragt på en pæl ved grænsemærket. Rangerpersonalet skal tænde advarselssignalanlægget inden overkørslen passeres.

Endvidere findes følgende overkørsler, der tidligere har været sikrede ved hjælp af manuelle bomme:

Beliggenhed	km	ovk. nr.
Nårup	6,8	28*
Nårup	7,0	30*
Flemløse-Ebberup	20,8	92
Assens	29,0	124

*) Ved disse overkørsler bevares bomspillene med henblik på evt. senere at retablere bombetjeningen ved fjernbetjening.

Disse overkørsler må kun passeres efter reglerne i RR for rangering over overkørsler.

I mørke og usigtbart vejr skal der placeres **en mand på hver side** af overkørslen, for at standse vejtrafikken, og de 2 mand skal forblive på vejen, indtil hele rangertrækket har passeret overkørslen.

Endvidere findes følgende overkørsler, der er sikrede ved hjælp af manuelle bomme:

Beliggenhed	km	ovk. nr.
Knarreborg	3,2	11
Glamsbjerg	11,2	48
Flemløse	16,1	71
Ebberup	21,4	93
Ebberup	22,0	96

For passage af ovennævnte overkørsler gælder følgende:

Rangertrækket skal standse foran overkørslerne.

Rangerpersonalet skal foretage nedlukning af bommene, inden overkørslerne passeres, og efter passage af overkørslerne igen oplukke disse. For de på stationerne Knarreborg, Flemløse og Ebberup værende overkørsler gælder endv. følgende:

Knarreborg ovk. nr. 11:
I retningen mod Assens:

Rangertrækket kan undlade standsning foran overkørslen, såfremt bommene er nedrullede af stationen, der foretager lukning af bomme på grundlag af skinnekontakt.

For begge køreretninger:

Rangerpersonalet kan undlade at oplukke bommene, såfremt der er personale til stede på stationen til at foretage oplukning.

Der henvises dog til det under afsnittet »Almindelige regler for kørslen på strækningen« anførte vedrørende passage af overkørsel nr. 10.

Flemløse (ovk. nr. 71) og Ebberup (ovk. nr. 96):
Rangerpersonalet kan undlade at oplukke bommene, såfremt der er personale til stede på stationen til at foretage oplukning.

Herudover findes der et antal **offentlige overkørsler,** der **ikke** er **sikrede** på anden måde end ved tavler mod vejfærdslen.

Fejlretning af anlæggene

Advarselssignalanlæggene og de automatiske bomanlæg fejlrettes af signaltjenesten. Anmeldelse af fejl på disse anlæg afgives til Assens station eller FC Odense.

Anmeldelse af fejl på sikrings- og teleanlæg afgives til signaltjenesten Tommerup.

Almindelige regler for kørslen på strækningen

Strækningen befares normalt kun af ikke-personførende rangertræk fremført af lokomotiv, motorvogn eller traktor.
Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og under ledelse af en rangerleder.
(Om hastighed se dog nedenfor).
Lokomotivet (motorvogne, traktoren) skal være forrest i køreretningen.
Rangertrækket medgives togførervogn, der såvel fra Tommerup som fra Assens skal være indrangeret bagest.
Rangerpersonalet skal inden kørslen placere sig med 1 mand (rangerlederen) på lokomotivet (traktoren) og 1 mand i togførervognen.
Rangertrækket skal fremføres luftbremset og skal føre slutsignal.
Bremseprocenten skal mindst være 15.
Største tilladte hastighed for rangertrækkene er **45 km/t,** jf. dog nedenfor.
De overkørsler, der er sikret med advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg, må dog kun passeres med hastighed 45 km/t, såfremt kontrolsignalet (overkørselssignalet) viser »overkørslen sikret«. I modsat fald forholdes som foreskrevet i SIR.
Rangerlederen for rangertræk fra Assens skal sørge for, at advarselssignalanlægget ved overkørsel nr. 10 tændes fra betjeningskassen på Knarreborg ekspeditionssted inden rangertrækket afgår fra Knarreborg – efter oplukning af bommene ved overkørsel nr. 11.
Med den stærkt begrænsede kørsel, der finder sted på strækningen, **kan det næppe påregnes, at advarselssignalanlæggene og de automatiske bomanlæg virker med samme stabilitet** som på egentlige banestrækninger.
Såvel lokomotiv- som rangerpersonale må være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller aut. bomanlæg ikke virker.

Rangertrækkets kørsel ind og ud på Tommerup og Assens stationer

Ved grænsemærket foran Assens og ved indkørselssignalet foran Tommerup er anbragt indrangeringstelefoner.

Rangertrækket skal standse foran grænsemærket og kørsel ind på Assens station må ikke finde sted, før stationens tilladelse er indhentet af rangerlederen gennem indrangeringstelefonen. Rangertrækket må ikke afgå fra Assens station før tilladelse fra stationen, foreligger.

Kørslen ind på Tommerup station foregår for signal »kør« fra indkørselssignalet eller efter indhentet indrangeringstilladelse hos FC, Odense, gennem indrangeringstelefonen.

Udkørslen fra Tommerup sker for signal.

Nøgler til læssesporenes aflåsningsanlæg.

Nøglen til sporskifterne til læssesporene på strækningen beror hos FC Odense.

Den udleveres af lederen af FC Odense til rangerlederen umiddelbart før afgangen fra Odense og tilbageleveres af rangerlederen straks efter ankomsten.

På Assens station er også oplagt en nøgle til strækningens sporskifter. Denne nøgle må Assens station kun udlevere efter aftale med FC Odense i hvert enkelt tilfælde.

Kun én af nøglerne må samtidig være udleveret til brug.

Sikring af kørslen på strækningen.

Der må ikke være mere end ét rangertræk ad gangen på strækningen. Efter rangertrækkets hjemkomst er **rangerlederens tilbagelevering af nøglen garanti** for, at følgende betingelser er opfyldt:

1. **Rangertrækket er ankommet med slutsignal.**
2. **Strækningen er fri.**
3. Evt. på læssesporene **henstående vogne** er anbragt **sporfrl** og forskriftsmæssigt **afbremsede.**
4. Samtlige **sporskifter i hovedsporet** og evt. **dækningssporskifter er retstillede og aflåsede.**

Når nøglen er modtaget tilbage, underrettes strækningens anden endestation om rangertrækkets ankomst.

Arbejder m.v. på strækningen.

Såfremt bane- eller signaltjenestens arbejder på strækningen nødvendiggør, at en af sporskiftenøglerne udleveres (f. eks. i forbindelse med trolje- eller dræsinekørsler), skal den station, der udleverer den, underrette strækningens anden endestation om udlevering og tilbagelevering af nøglen. Der foretages notat i stationens telegramjournal om, hvornår og til hvem nøglen er udleveret, samt hvornår den modtages tilbage.

Nøglen må kun udleveres, når der ikke befinder sig rangertræk på strækningen, og der må ikke afsendes rangertræk før nøglen er modtaget tilbage.

Dræsinekørsel m.v.

Kørsel med de i SR § 57 nævnte køretøjer er ikke tilladt i det tidsrum i hvilket der befinder sig rangertræk på strækningen.

Dræsinekørsel kan dog finde sted, såfremt der forinden rangertrækkets afgang fra Tommerup hhv. Assens er truffet aftale med rangerlederne om dræsinens kørsel m.v.

Instruks nr. 13

Kørslen mellen Fårup og Mariager.

Beskrivelse af strækningen.

Strækningen Fårup–Mariager er uindhegnet.

For begge køreretninger er største faldtal 14.

Største tilladte akseltryk er 14,3 t.

I **Handest og True** findes hvert sted ét sidespor, der i begge ender har tilslutning til strækningssporet.

Ved **Knud Stadsgårds frugtplantage** samt i **Vester-Tørslev** findes hvert sted ét sidespor, der kun har forbindelse til strækningssporet mod Fårup.

I **Mariager** findes såvel **læsse- og depotspor** som **havnespor.**

Sidesporene er beliggende i følgende afstand (i km) fra **Fårup**

Handest.....	km 3,1
Frugtplantagen.....	km 6,3
Vester-Tørslev.....	km 8,2
True.....	km 11,7

Sikringsanlæg, signaler og faste mærker på strækningen.

Sidesporene er **sikret** ved stockfletske låse og afløbssko aflåst med hængelåse.

Samme nøgleprofil anvendes for samtlige sidesportilslutninger i strækningssporet, for de til sikring af vogne på sidesporene anbragte afløbssko samt for den foran Mariager station **tværs over strækningssporet** anbragte spærrebom.

Af **signaler** findes på **strækningen** kun **kontrolsignaler** og **overkørselssignaler** for de nedenfor nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg samt **sporskiftesignaler** (skivesignaler, signal nr. 208 og 209) ved sporskifter i strækningssporet. Sporskiftesignalerne belyses ikke i mørke.

Af **faste mærker** findes følgende:

1) Ved grænsen mellem Fårup station og strækningen et **grænsemærke** af udseende som rangergrænsemærke.
   Ved mærket findes telefon med forbindelse til stationskontoret.
2) **»Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115).**
3) **»Giv-agt«-mærker (signal nr. 101 a og 101 b).**
4) Ved grænsen mellem strækningen og Mariager station et grænsemærke af udseende som rangergrænsemærke.

Strækningens overkørsler og deres sikring.

På strækningen findes følgende **overkørsler,** der er sikret ved advarselssignalanlæg eller automatisk bomanlæg som anført i efterfølgende skema:

Beliggenhed	km (fra Fårup)	ovk. nr.	sikret ved
Handest...	2,9	41031	Aut. bomanlæg
True.....	11,8	41023	Advarselssignalanlæg
True.....	12,2	41013	Advarselssignalanlæg

Herudover findes der et antal **offentlige overkørsler,** der **ikke er sikrede** på anden måde end ved tavler mod vejfærdslen.

Fejlretning af anlæggene.

Advarselssignalanlæggene og det automatiske bomanlæg fejlrettes ved Mariager kommunes foranstaltning.

Almindelige regler for kørslen på strækningen.

Strækningen befares normalt kun af ikke-personførende rangertræk fremført af MT evt. MH.

Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og under ledelse af en rangerleder (om hastigheden se dog nedenfor).

Lokomotivet skal være forrest i køreretningen.

Rangerpersonalet skal under kørslen tage plads på lokomotivet.

Rangertrækket skal fremføres luftbremset og føre slutsignal. Mindste bremseprocent skal være 20.

Største tilladte hastighed for rangertrækkene er **45 km/t**, jf dog nedenfor.

Der forekommer enkelte hastighedsnedsættelser, der er afmærket på sædvanlig måde.

De overkørsler, der er sikret med advarselssignalanlæg eller automatisk bomanlæg, må dog kun passeres med hastigheden 45 km/t, såfremt kontrolsignalet (overkørselssignalet) viser »overkørslen sikret«. I modsat fald forholdes som foreskrevet i SIR.

Med den stærkt begrænsede kørsel, der finder sted på strækningen, **kan det næppe påregnes, at advarselssignalanlæggene** og det automatiske bomanlæg **virker med samme stabilitet** som på egentlige banestrækninger.

Såvel lokomotiv- som rangerpersonale må være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg ikke virker.

Evt. uregelmæssigheder ved anlæggene anmeldes til Fårup station, der snarets underretter Mariager kommune (kæmnerkontoret).

Drejeomskifteren for anlæg for automatisk sikrede overkørsler skal stå fast i stillingen »standsende tog«, og rangerlederen skal sørge for, at anlæg, der først passeres under udkørsel fra Handest hhv. True, umiddelbart før afgang sættes i funktion ved betjening af trykknap »tænding (og ned)« i betjeningskassen for de(t) pågældende anlæg.

Rangertrækket må således standse alene af hensyn til denne betjening, selv om der ikke er rangering det pågældende sted.

Rangertrækkets kørsel ind på Fårup station.

Rangertrækket skal standse foran grænsemærket, og kørsel ind på Fårup station må **ikke** finde sted, **før stationens tilladelse** er indhentet af rangerlederen gennem telefonen ved grænsemærket.

Rangertrækkets kørsel på Mariager station.

Rangertrækket skal standse foran grænsemærket og derefter føres med forsigtighed frem til den tværs over strækningssporet anbragte spærrebom.

På læsse-, depot- og havnespor i Mariager finder der i et vist omfang omrangering af godsvogne sted ved hjælp af en traktor, der ejes af Mariager kommune og betjenes af private firmaers personale. Denne traktor er ved forannævnte spærrebom hindret i kørsel til/fra strækningssporet, og forinden spærrebommen opløses, må rangerlederen sikre sig, at der ikke rangeres med traktoren ud mod det ankommende rangertræk.

Som følge af sporets tilstand må MT (MH) **ikke** befare sporene i østenden af havneområdet, hvilke spor er afmærket med forbudsskilte, og al rangering i dette område må derfor foregå med traktoren.

Nøgler til læssesporenes aflåsningsanlæg.

Nøglen til sporskifterne til sidesporene, afløbsskoene og spærrebommen beror på Fårup station.

Den udleveres af stationsbestyreren til rangerlederen umiddelbart før rangertrækkets afgang og tilbageleveres af rangerlederen straks efter ankomsten. Notat om nøglens ud- hhv. tilbagelevering foretages i telegrafjournalen.

Endvidere er på Fårup station oplagt en **plomberet** reservenøgle.

Sikring af kørslen på strækningen.

Der må ikke være mere end ét rangertræk ad gangen på strækningen.

Efter rangertrækkets hjemkomst er **rangerlederens tilbagelevering af nøglen garanti for,** at følgende betingelser er opfyldt:

1) **Rangertrækket er ankommet med slutsignal.**
2) **Strækningen er fri.**
3) Evt. på sidesporene **henstående vogne** er anbragt **sporfri** og forskriftsmæssigt **afbremsede.**
4) Samtlige **sporskifter i hovedsporet** og evt. **dækningssporskifter er retstillede og aflåsede.**
5) Samtlige afløbssko og **spærrebommen** i Mariager er anbragt **i dækningsstilling og aflåsede.**

Belastning.

Største tilladte belastning er
for MT-lokomotiv 300 t og
for MH-lokomotiv 400 t.

Aflevering og afhentning af ekspeditionspapirer m.v.

Snarest efter ankomsten til Mariager foranlediger rangerlederen de af Fårup station medgivne ekspeditionspapirer, afregningslister m.v. afleveret til Mariager kommune (kæmnerkontoret) og modtager samtidig ekspeditionspapirer m.v. på de til afsendelse bestemte vogne samt evt. oplysninger vedrørende vognenes placering.

Ekspeditionspapirer på de til afsendelse fra læssespor på strækningen værende vogne afleveres dog evt. direkte af forsenderne til rangerlederen under rangertrækkets ophold ved respektive sidespor.

Arbejder m.v. på strækningen.

Såfremt bane- eller signaltjenestens arbejder på strækningen nødvendiggør, at sporskiftenøglen udleveres (f.eks. i forbindelse med trolje- eller dræsinekørsel), skal Fårup station foretage notat i stationens telegrafjournal om, hvornår og til hvem nøglen er udleveret, samt hvornår den modtages tilbage.

Dræsinekørsel m.v.

Kørsel med de i SR § 57 nævnte køretøjer er ikke tilladt i det tidsrum, i hvilket der befinder sig rangertræk på strækningen, medmindre der forinden rangertrækkets afgang fra Fårup er truffet aftale med rangerlederen om dræsinens kørsel m.v.

Instruks nr. 14.

Kørslen mellem Viborg og Løgstør.

De endelige oplysninger til brug ved instruksens udarbejdelse forelå ikke ved togplanens trykning. Der vil til det pågældende personale blive udsendt en midlertidig duplikeret instruks, der får gyldighed, indtil der kan udsendes rettelsesblade til togplanen.

Instruks nr. 14.

Kørslen mellem Viborg og Løgstør.

Beskrivelse af strækningen.

Strækningen Viborg–Løgstør er uindhegnet.
Største stigningsbogstav er A_2.
Trækkraft litra MH og MT må dog over strækningen Viborg–Års–Viborg belastes med indtil 450 t.
Største fald er 14.
Største tilladte akseltryk er 16 t.

I **Løgstrup, Skals, Møldrup, Hvam og Hornum** findes hvert sted **læssespor,** der i begge ender har tilslutning til strækningssporet.

I **Skringstrup** findes et **læssespor,** der kun i den nordlige ende har forbindelse til strækningssporet.

I **Løgstør** findes **havnebane.**

Sikringsanlæg, signaler og faste mærker på strækningen.

På **Års station,** som er forsynet med sikringsanlæg, er læssesporene sikret ved nøgleaflåsning, der af stationsbestyreren kan frigives fra stationens centralapparat.
Stationen er i øvrigt dækket af indkørselssignaler, som skal respekteres af rangertrækkene.
Ved indkørselssignalerne er anbragt telefon med forbindelse til stationskontoret.
Endvidere er stationen forsynet med rangergrænsemærker (signal nr. 107) anbragt inden for indkørselssignalerne med front mod stationen.

På **Ålestrup station,** der har centralbetjente og centralaflåsede sporskifter, er læssesporene sikret ved el.magnetisk nøgleaflåsning, der af stationspersonalet kan frigives fra stationens centralapparat.
Af hensyn til bombetjeningen ved overskørsel nr. 107 og 108 på Ålestrup station må rangerlederen træffe fornøden aftale med stationen om rangerarbejdets afvikling.

På **Løgstør station** er læssesporene sikret ved hængelåse i forbindelse med låsebolt for fast montage. Nøglerne til hængelåsene opbevares af stationens personale.

Øvrige læssespor på strækningen er sikret ved hjælp **af nøgleaflåsningsanlæg.**
Der anvendes samme nøgleprofil til øvrige læssespor mellem Viborg og Års hhv mellem Års og Løgstør.

Af **signaler** findes på strækningen i øvrigt kun **kontrolsignaler** og **overkørselssignaler** for de nedenfor nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg, ligesom der kun findes **sporskiftesignaler** ved sporskifter i strækningssporet, samt ved diverse sporskifter i hovedspor i Ålestrup, Års og Løgstør, samt ved nøgleaflåste afløbssporskifter og sporspærrer i sidespor.
Med undtagelse af sporskiftesignalerne på Års station belyses sporskiftesignalerne ikke i mørke.

Gyldig fra $^{26}/_{5}$ 1968.

Af faste mærker findes endvidere følgende:

1) Ved grænsen mellem Viborg station og strækningen, ved grænsen mellem Ålestrup station og strækningen og ved grænsen mellem Løgstør og strækningen et grænsemærke af udseende som rangergrænsemærker.

2) »Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115).

3) »Giv Agt« tavler (nr. 101a og 101b).

4) »Standsningsmærke« (signal nr. 114), er for begge køreretninger anbragt umiddelbart foran overkørsel nr. 54, der er beliggende i km 35,1 mellem Viborg og Løgstrup.

Strækningens overkørsler og deres sikring.

På strækningen findes følgende overkørsler, der tidligere har været sikrede ved hjælp af manuelt betjente bomme (ovk. nr. 91 dog dobbeltled):

Beliggenhed	km	overkørsel nr.
Løgstrup	27,5	125
Skals	20.2	91
Ålestrup	0,4	2

Disse overkørsler må kun passeres efter reglerne i RR for rangering over overkørsler.

I mørke skal der placeres en mand på hver side af overkørslen, for at standse vejtrafikken, og de 2 mand skal forblive på vejen, indtil hele rangertrækket har passeret overkørslen.

Overkørsel nr. 54 i km 35,1 mellem Viborg og Løgstrup er sikret ved bomanlæg (helbomme), der for begge køreretninger betjenes af rangerlederen efter forud indhentet tilladelse hos stationsbestyreren på Viborg station.

Når rangertrækket er bragt til standsning foran standsningsmærket ved overkørslen, skal rangerlederen efter, at telefonisk tilladelse er indhentet hos stationsbestyreren på Viborg station, foretage nedlukning af bommene forinden overkørslen passeres.

Betjening af bomanlægget foretages ved benyttelse af tryknappen »Tænding og ned«, der er anbragt i en ved overkørslen placeret betjeningskasse, der åbnes med kupénøgle. Der er endvidere anbragt telefon ved overkørslen.

Overkørslerne nr. 107 i km 24,0 og nr. 108 i km 24,5 begge beliggende på Ålestrup station er udstyret med bomme, der betjenes af stationens personale.

Endvidere findes følgende overkørsler sikrede ved automatiske advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg:

Beliggende	km	overkørsel nr.
Viborg–Løgstrup.....	32,0	147
Viborg–Løgstrup.....	29,6	136
Løgstrup.....	28,0	126
Løgstrup–Skals.....	25,9	118
Løgstrup–Skals.....	25,2	113
Løgstrup–Skals.....	21,9	102
Skals.....	20,9	96 a
Skals.....	19,8	90
Skals–Skringstrup.....	18,6	83
Skals–Skringstrup.....	17,8	79
Skringstrup.....	16,0	71
Skringstrup–Møldrup.....	13,1	55
Møldrup.....	10,3	43
Møldrup.....	10,0	42
Møldrup–Hvam.....	9,9	41 a
Møldrup–Hvam.....	5,9	26
Hvam.....	4,5	20
Hvam–Års.....	32,4	147
Hvam–Års.....	32,6	149
Hvam–Års.....	33,6	154
Hvam–Års.....	34,9	162
Hvam–Års.....	38,1	181
Års.....	39,3	186 (Aut.bom)
Års.....	39,6	189 (Aut.bom)
Års–Hornum.....	40,8	197 a
Års–Hornum.....	43,4	214
Hornum.....	46,2	227
Hornum.....	46,4	288
Hornum.....	46,8	229
Hornum–Løgstør.....	47,7	234
Hornum–Løgstør.....	48,8	241
Hornum–Løgstør.....	50,3	250 a
Hornum–Løgstør.....	51,5	256
Hornum–Løgstør.....	51,8	257
Hornum–Løgstør.....	53,9	269
Hornum–Løgstør.....	55,1	271 a
Hornum–Løgstør.....	58,4	286
Hornum–Løgstør.....	61,3	303
Hornum–Løgstør.....	61,5	304
Hornum–Løgstør.....	62,9	313
Hornum–Løgstør.....	64,3	319
Løgstør.....	65,7	327 (Aut.bom)

Desuden findes der et antal offentlige overkørsler, der ikke er sikrede på anden måde end ved tavler mod vejfærdslen.

Almindelige regler for kørslen på strækningen.

Strækningen befares normalt kun af ikke-personførende rangertræk fremført af rangerlokomotiv eller -traktor.

Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og under ledelse af en rangerleder (om hastigheden se dog nedenfor).

Lokomotivet (traktoren) skal være forrest i køreretningen.

Gyldig fra 1/2 1968.

Rangerpersonalet skal under kørslen tage plads på lokomotivet (traktoren).

Rangertrækket skal fremføres luftbremset og føre slutsignal. Mindste bremseprocent skal være 20.

Største tilladte hastighed for rangertrækkene er **45 km/t** med følgende undtagelser:

Overkørslerne nr. 125, 91 og 2 må kun passeres efter reglerne i RR for rangering over overkørsler.

Om passage af overkørsel nr. 54 henvises til det under »Strækningens overkørsler og deres sikring« anførte.

Øvrige overkørsler må passeres med hastigheden 45 km/t, for så vidt angår overkørsler, der er sikret med advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg, dog under forudsætning af, at kontrolsignalet hhv overkørselssignalet viser »overkørslen sikret«. I modsat fald forholdes som foreskrevet i SIR.

Med den stærkt begrænsede kørsel, der finder sted på strækningen, **kan det næppe påregnes, at advarselssignalanlæggene virker med** samme **stabilitet** som på egentlige banestrækninger.

Såvel lokomotiv- som rangerpersonale må være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg ikke virker.

Evt. uregelmæssigheder ved advarselssignalanlæggene eller de automatiske bomanlæg anmeldes til den af stationerne Løgstør, Års, Ålestrup eller Viborg, rangertrækket når først.

Stationen videregiver snarest meldingen til signaltjenesten i Viborg.

Advarselssignalanlæggene eller automatiske bomanlæg ved ekspeditionsstederne skal stå i stillingen »standsende tog«, og rangerlederen skal sørge for, at anlæg, der først passeres ved viderekørsel, umiddelbart inden passagen, sættes i funktion ved betjening af trykknap »tænding« i betjeningskassen for pågældende anlæg.

Rangertrækket må således i givet fald standse alene af hensyn til denne betjening, selv om der ikke er rangerarbejde det pågældende sted.

Rangertrækkets kørsel ind på Viborg, Ålestrup, Års og Løgstør stationer.

Ved rangergrænsemærkerne er der anbragt indrangeringstelefoner.

Rangertrækket skal standse foran rangergrænsemærkerne, og **kørsel ind på Viborg, Ålestrup og Løgstør stationer må ikke** finde sted, **før stationens** (for Viborg stations vedkommende stationsbestyrerens) **tilladelse** er indhentet gennem indrangeringstelefonen.

Ålestrup station fastlægger togvejen inden tilladelse til indrangering gives.

Rangertrækkets kørsel ind på Års station må kun finde sted for signal »kør« (signal nr. 2 d) eller efter telefonisk tilladelse fra stationsbestyreren gennem den ved indkørselssignalet anbragte telefon.

Rangering på Års station.

Rangering på Års station ledes af rangertrækkets personale og må først påbegyndes efter tilladelse fra stationsbestyreren. Rangertrækket må kun afgå fra Års station efter tilladelse fra stationsbestyreren.

Rangertrækkets kørsel på Løgstør havnebane.

Kørslen på havnebanen samt på havnepladsen i Løgstør foregår efter bestemmelserne i RR afsnit V.

Nøgler til læssesporenes aflåsningsanlæg.

Nøglen til sporskifterne til læssesporene på strækningen Viborg-Ålestrup (ekskl.) – Års (ekskl.) beror på Viborg station.

Den udleveres af stationsbestyreren til rangerlederen umiddelbart før rangertrækkets afgang og tilbageleveres af rangerlederen straks efter ankomsten.

På Ålestrup og Års stationer er også oplagt en nøgle til strækningens sporskifter, disse nøgler må kun udleveres efter aftale med Viborg station i hvert enkelt tilfælde. **Kun én af nøglerne må samtidig være udleveret til brug.**

Nøglen til sporskifterne til læssesporene på strækningen Års (ekskl.) – Løgstør (ekskl.) beror på Års station.

Den udleveres af stationsbestyreren til rangerlederen umiddelbart før rangertrækkets afgang og tilbageleveres af rangerlederen straks efter ankomsten.

På Løgstør station er også oplagt en nøgle til strækningens sporskifter, denne nøgle må kun udleveres efter aftale med Års station i hvert enkelt tilfælde. **Kun én af nøglerne må samtidig være udleveret til brug.**

Sikring af kørslen på strækningen.

Der må mellem Viborg og Års samt mellem Års og Løgstør ikke være mere end et rangertræk ad gangen.

På strækningen Viborg–Års hhv. Års–Løgstør underretter den station – Viborg eller Års hhv. Års eller Løgstør – hvorfra et rangertræk afsendes, strækningens anden endestation om rangertrækkets afsendelse.

Efter rangertrækkets hjemkomst er **rangerlederens tilbagelevering af nøglen garanti for** at følgende betingelser er opfyldt:

1) **Rangertrækket er ankommet med slutsignal.**
2) **Strækningen er fri.**
3) Evt. på læssesporene **henstående vogne** er anbragt **sporfri** og forskriftsmæssigt **afbremsede.**
4) Samtlige **sporskifter i hovedsporet og evt. dækningssporskifter er retstillede og aflåsede.**

Når nøglen er modtaget tilbage, underrettes strækningens anden endestation – Viborg eller Års hhv. Års eller Løgstør – om rangertrækkets ankomst.

Arbejder m.v. på strækningen.

Såfremt bane- eller signaltjenestens arbejder på strækningen nødvendiggør, at en af sporskiftenøglerne udleveres (f.eks. i forbindelse med trolje- eller dræsinekørsel), skal den station, der udleverer den, underrette strækningens anden endestation om udlevering og tilbagelevering af nøglen. Der foretages notat i stationens telegrafjournal om, hvornår og til hvem nøglen er udleveret, samt hvornår den modtages tilbage.

Nøglen må kun udleveres, når der ikke befinder sig rangertræk på strækningen, og der må ikke afsendes rangertræk, før nøglen er modtaget tilbage.

Dræsinekørsel m.v.

Kørsel med de i SR § 57 nævnte køretøjer er ikke tilladt i det tidsrum, i hvilket der befinder sig rangertræk på strækningen.

Dræsinekørsel kan dog finde sted, såfremt der forinden rangertrækkets afgang fra Viborg henholdsvis Års er truffet aftale med rangerlederen om dræsinens kørsel m.v.

Instruks nr. 14.

Kørslen mellem Viborg og Løgstør.

Beskrivelse af strækningen.

Strækningen Viborg–Løgstør er uindhegnet.
Største stigningsbogstav er A_2.
Trækkraft litra MH og MT må dog over strækningen Viborg–Års–Viborg belastes med indtil 450 t.
Største fald er 14.
Største tilladte akseltryk er 16 t.

I **Løgstrup, Skals, Møldrup, Hvam og Hornum** findes hvert sted **læssespor**, der i begge ender har tilslutning til strækningssporet.

I **Skringstrup** findes et **læssespor**, der kun i den nordlige ende har forbindelse til strækningssporet.

I **Løgstør** findes **havnebane**.

Sikringsanlæg, signaler og faste mærker på strækningen.

På Års station, som er forsynet med sikringsanlæg, er læssesporene sikret ved nøgleaflåsning, der af stationsbestyreren kan frigives fra stationens centralapparat.
Stationen er i øvrigt dækket af indkørselssignaler, som skal respekteres af rangertrækkene.
Ved indkørselssignalerne er anbragt telefon med forbindelse til stationskontoret.
Endvidere er stationen forsynet med rangergrænsemærker (signal nr. 107) anbragt inden for indkørselssignalerne med front mod stationen.

På Ålestrup station, der har centralbetjente og centralaflåsede sporskifter, er læssesporene sikret ved el.magnetisk nøgleaflåsning, der af stationspersonalet kan frigives fra stationens centralapparat.
Af hensyn til bombetjeningen ved overskørsel nr. 107 og 108 på Ålestrup station må rangerlederen træffe fornøden aftale med stationen om rangerarbejdets afvikling.

På Løgstør station er læssesporene sikret ved hængelåse i forbindelse med låsebolt for fast montage. Nøglerne til hængelåsene opbevares af stationens personale.

Øvrige læssespor på strækningen er sikret ved hjælp af **nøgleaflåsningsanlæg.**
Der anvendes samme nøgleprofil til øvrige læssespor mellem Viborg og Års hhv mellem Års og Løgstør.

Af **signaler** findes på strækningen i øvrigt kun **kontrolsignaler** og **overkørselssignaler** for de nedenfor nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg, ligesom der kun findes **sporskiftesignaler** ved sporskifter i strækningssporet, samt ved diverse sporskifter i hovedspor i Ålestrup, Års og Løgstør, samt ved nøgleaflåste afløbssporskifter og sporspærrer i sidespor.
Med undtagelse af sporskiftesignalerne på Års station belyses sporskiftesignalerne ikke i mørke.

Gyldig fra $^{25}/_{8}$ 1969.

Af faste mærker findes endvidere følgende:

1) Ved grænsen mellem Viborg station og strækningen, ved grænsen mellem Ålestrup station og strækningen og ved grænsen mellem Løgstør og strækningen et grænsemærke af udseende som rangergrænsemærker.

2) **»Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed« (signal nr. 115).**

3) **»Giv Agt« tavler (nr. 101a og 101b).**

4) **»Standsningsmærke«** (signal nr. 114), er for begge køreretninger anbragt umiddelbart foran overkørsel nr. 54, der er beliggende i km 35,1 mellem Viborg og Løgstrup.

Strækningens overkørsler og deres sikring.

På strækningen findes følgende **overkørsler**, der tidligere har været sikrede ved hjælp af **manuelt betjente bomme** (ovk. nr. 91 dog dobbeltled):

Beliggenhed	km	overkørsel nr.
Løgstrup	27,5	125
Skals	20.2	91
Møldrup–Hvam	9,458	40 a
Ålestrup	0,4	2

Disse overkørsler må kun passeres efter reglerne i RR for rangering over overkørsler.

I mørke skal der placeres **en mand på hver side** af overkørslen, for at standse vejtrafikken, og de 2 mand skal forblive på vejen, indtil hele rangertrækket har passeret overkørslen.

Overkørsel nr. 54 i km 35,1 mellem Viborg og Løgstrup er sikret ved bomanlæg (helbomme), der for begge køreretninger betjenes af rangerlederen efter forud indhentet tilladelse hos stationsbestyreren på Viborg station.

Når rangertrækket er bragt til standsning foran standsningsmærket ved overkørslen, skal rangerlederen efter, at telefonisk tilladelse er indhentet hos stationsbestyreren på Viborg station, foretage nedlukning af bommene forinden overkørslen passeres.

Betjening af bomanlægget foretages ved benyttelse af trykknappen »Tænding og ned«, der er anbragt i en ved overkørslen placeret betjeningskasse, der åbnes med kupénøgle. Der er endvidere anbragt telefon ved overkørslen.

Overkørslerne nr. 107 i km 24,0 og nr. 108 i km 24,5 begge beliggende på Ålestrup station er udstyret med bomme, der betjenes af stationens personale.

Endvidere findes **følgende overkørsler sikrede ved automatiske advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg:**

Beliggende	km	overkørsel nr.
Viborg–Løgstrup.....	32,0	147
Viborg–Løgstrup.....	29,6	136
Løgstrup.....	28,0	126
Løgstrup–Skals.....	25,9	118
Løgstrup–Skals.....	25,2	113
Løgstrup–Skals.....	21,9	102
Skals.....	20,9	96 a
Skals.....	19,8	90
Skals–Skringstrup.....	18,6	83
Skals–Skringstrup.....	17,8	79
Skringstrup.....	16,0	71
Skringstrup–Møldrup.....	13,1	55
Møldrup.....	10,3	43
Møldrup.....	10,0	42
Møldrup–Hvam.....	9,9	41 a
Møldrup–Hvam.....	5,9	26
Hvam.....	4,5	20
Hvam–Års.....	32,4	147
Hvam–Års.....	32,6	149
Hvam–Års.....	33,6	154
Hvam–Års.....	34,9	162
Hvam–Års.....	38,1	181
Års.....	39,3	186 (Aut.bom)
Års.....	39,6	189 (Aut.bom)
Års–Hornum.....	40,8	197 a
Års–Hornum.....	43,4	214
Hornum.....	46,2	227
Hornum.....	46,4	288
Hornum.....	46,8	229
Hornum–Løgstør.....	47,7	234
Hornum–Løgstør.....	48,8	241
Hornum–Løgstør.....	50,3	250 a
Hornum–Løgstør.....	51,5	256
Hornum–Løgstør.....	51,8	257
Hornum–Løgstør.....	53,9	269
Hornum–Løgstør.....	55,1	271 a
Hornum–Løgstør.....	58,4	286
Hornum–Løgstør.....	61,3	303
Hornum–Løgstør.....	61,5	304
Hornum–Løgstør.....	62,9	313
Hornum–Løgstør.....	64,3	319
Løgstør.....	65,7	327 (Aut.bom)

Desuden findes der et antal offentlige overkørsler, der ikke er sikrede på anden måde end ved tavler mod vejfærdslen.

Almindelige regler for kørslen på strækningen.

Strækningen befares normalt kun af ikke-personførende rangertræk fremført af rangerlokomotiv eller -traktor.

Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og under ledelse af en rangerleder (om hastigheden se dog nedenfor).

Lokomotivet (traktoren) skal være forrest i køreretningen.

Gyldig fra $^{25}/_{8}$ 1969.

Rangerpersonalet skal under kørslen tage plads på lokomotivet (traktoren).

Rangertrækket skal fremføres luftbremset og føre slutsignal Mindste bremseprocent skal være 20.

Største tilladte hastighed for rangertrækkene er **45 km/t** med følgende undtagelser:

Overkørslerne nr. 125, 91, 40 a og 2 må kun passeres efter reglerne i RR for rangering over overkørsler.

Om passage af overkørsel nr. 54 henvises til det under »Strækningens overkørsler og deres sikring« anførte.

Øvrige overkørsler må passeres med hastigheden 45 km/t, for så vidt angår overkørsler, der er sikret med advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg, dog under forudsætning af, at kontrolsignalet hhv overkørselssignalet viser »overkørslen sikret«. I modsat fald forholdes som foreskrevet i SIR.

Med den stærkt begrænsede kørsel, der finder sted på strækningen, kan det næppe påregnes, at advarselssignalanlæggene virker med samme stabilitet som på egentlige banestrækninger.

Såvel lokomotiv- som rangerpersonale må være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg ikke virker.

Evt. uregelmæssigheder ved advarselssignalanlæggene eller de automatiske bomanlæg anmeldes til den af stationerne Løgstør, Års, Ålestrup eller Viborg, rangertrækket når først.

Stationen videregiver snarest meldingen til signaltjenesten i Viborg.

Advarselssignalanlæggene eller automatiske bomanlæg ved ekspeditionsstederne skal stå i stillingen »standsende tog«, og rangerlederen skal sørge for, at anlæg, der først passeres ved viderekørsel, umiddelbart inden passagen, sættes i funktion ved betjening af trykknap »tænding« i betjeningskassen for pågældende anlæg.

Rangertrækket må således i givet fald standse alene af hensyn til denne betjening, selv om der ikke er rangerarbejde det pågældende sted.

Rangertrækkets kørsel ind på Viborg, Ålestrup, Års og Løgstør stationer.

Ved rangergrænsemærkerne er der anbragt indrangeringstelefoner.

Rangertrækket skal standse foran rangergrænsemærkerne, og kørsel ind på Viborg, Ålestrup og Løgstør stationer må ikke finde sted, før stationens (for Viborg stations vedkommende stationsbestyrerens) **tilladelse** er indhentet gennem indrangeringstelefonen.

Ålestrup station fastlægger togvejen inden tilladelse til indrangering gives.

Rangertrækkets kørsel ind på Års station må kun finde sted for signal »kør« (signal nr. 2 d) eller efter telefonisk tilladelse fra stationsbestyreren gennem den ved indkørselssignalet anbragte telefon.

Rangering på Års station.

Rangering på Års station ledes af rangertrækkets personale og må først påbegyndes efter tilladelse fra stationsbestyreren. Rangertrækket må kun afgå fra Års station efter tilladelse fra stationsbestyreren.

Instruks nr. 15

Kørsel med tog mellem Ålborg og Nørresundby Havnestation samt rangering på Nørresundby Havnestation, Nørresundby havnebane og Nørresundby havneplads.

Beskrivelse mv.

Nørresundby Havnestation omfatter »Krøllesporet« fra Limfjordsbroen mod den nedlagte privatbanestation indtil overkørslen for Slagterivej samt sidesporet til Kreaturslagteriet.

Havnestationen er udstyret med følgende **hovedsignaler:**

Et indkørselssignal (daglyssignal med 2 lanterner) for tog fra Ålborg anbragt på nordenden af Limfjordsbroen.

Et udkørselssignal (armsignal) for tog mod Ålborg anbragt øst for sporskifte nr 3.

Havnestationen henhører under Nørresundby station, hvorfra signalerne betjenes, og de 2 områder betragtes i den i SR § 1, stk. 1, anførte betydning som én togfølgestation med stationsbestyreren placeret på Nørresundby station.

»Krøllesporet« betragtes som hovedspor, jf SR §§ 10, 11, 28, 30, 31 og 32.

Togvejen ender foran stopmærket vest for Slagterivej.

I togvejssporet indgår 2 sporskifter:

Sporskifte nr. 3 umiddelbart nord for Limfjordsbroen er betjent fra Nørresundby station (post I) og forsynet med sporskiftesignal. Normalstillingen er for kørsel til/fra Nørresundby station. Sporskiftet er centralsikret i afhængighed af indkørsels- hhv. udkørselssignalet på såvel Nørresundby Havnestation som Nørresundby station.

Et nøgleaflåset sporskifte, der giver adgang fra øst til sidesporet ved Kreaturslagteriet. Sporskiftet er forsynet med sporskiftesignal, der ikke kan vise natsignal. Nøglen til sporskiftet har sin plads i kommandoposten på Nørresundby station.

Vogne på sidesporet ved Kreaturslagteriet sikres mod indløb i togvejen ved en tværs over sidesporet anbragt spærrebom, der aflåses med særlig nøglelås. Nøglen har sin plads i kommandoposten på Nørresundby station.

Togvejssporet skæres af en overkørsel – for Spiesgade –, der er forsynet med led, men som i øvrigt er ubevogtet, samt af en usikret, privat overkørsel øst for Kreaturslagteriet. Overkørslen for Slagterivej, der danner grænsen mod Nørresundby havneplads, er dækket af advarselssignaler.

Nørresundby havnebane omfatter forbindelsessporet fra Nørresundby station mod den nedlagte privatbanestation samt sidesporet til Nørresundby Andelssvineslagteri.

Havnebanen begynder ved det hidtidige indkørselssignal (armsignal) for privatbanetog fra Sæby og ender ved overkørslen for Slagterivej.

Såvel forbindelsessporet som sidesporet skæres af en overkørsel – for Spiesgade –, der er forsynet med led, men som i øvrigt er ubevogtet. Forbindelsessporet skæres endvidere af en usikret, privat overkørsel ud for Nørresundby Andelssvineslagteri. Overkørslen for Slagterivej, der danner grænsen mod Nørresundby havneplads, er dækket af advarselssignaler.

Al kørsel fordgår som **rangering.**

Nørresundby havneplads omfatter samtlige spor øst for Slagterivej.

Grænsen mod Nørresundby Havnestation er angivet ved et rangergrænsemærke, der er anbragt til højre for det pågældende spor umiddelbart øst for Slagterivej.

Overkørslen for Slagterivej, der danner grænsen mod Nørresundby Havnestation hhv. Nørresundby havnebane, samt overkørslerne for Strandgade (tidligere Brogade), Havnegade og Engvej er dækket af advarselssignaler.

Herudover findes der et antal overkørsler, der **ikke er sikrede.**

Al kørsel foregår som **rangering.**

Kørsel med tog mellem Ålborg station og Nørresundby Havnestation.

Togene mellem Ålborg station og Nørresundby Havnestation etableres som **ikke-personførende** særtog.

Største tilladte hastighed på Nørresundby Havnestation er 15 km/t.

Største stigningsbogstav er »A 3« og bremseprocenten skal være mindst 30.

Det største tilladte akseltryk er 20 t.

Kørsel med tog sker efter reglerne for togfremførelse samt nedenanførte særlige bestemmelser.

Togfører afgives af Ålborg eller Nørresundby station.

Særlige bestemmelser for kørsel med tog i retning Ålborg–Nørresundby Havnestation.

På grund af manglende omløbsmulighed må togene **kun** bestå af **enkeltkørende MH.**

Forinden signalgivning for indkørsel finder sted, skal nøglerne til sporskiftet hhv. spærrebommen ved Kreaturslagteriet være anbragt på plads.

Togene skal standse umiddelbart foran det vest for Slagterivej anbragte stopmærke, hvorfra viderekørsel sker som rangering og **alene på togførerens (rangerlederens) ansvar.**

Forinden rangeringen (viderekørslen) påbegyndes, skal togføreren sætte advarselssignalanlægget for overkørslen ved Slagterivej i virksomhed fra den ved overkørslen anbragte betjeningskasse. På tilsvarende måde forholdes med hensyn til advarselssignalanlæggene ved Strandgade og Havnegade.

Snarest efter at toget er rangeret frem på Nørresundby havneplads's område, giver **togføreren,** såfremt betingelserne herfor er til stede, fra den på den tidligere privatbanestations hovedbygning anbragte telefon følgende melding til stationsbestyreren på Nørresundby station (telefon nr. 262):

»Togføreren tog ... her. Toget er ankommet til Nørresundby Havnestation med slutsignal og er rangeret frem på Nørresundby havneplads. Togvejssporet er frit«.

Notat om meldingens modtagelse foretages i Nørresundby stations togjournal.

Særlige bestemmelser for kørsel med tog i retning Nørresundby Havnestation–Ålborg.

Togene oprangeres til afgang fra Nørresundby havneplads (spor 1 på den tidligere privatbanestation).

Når bremseprøven er afsluttet, og toget i øvrigt er færdig til afgang, giver togføreren pr. telefon melding herom til stationsbestyreren på Nørresundby station.

Såfremt nøglerne til sporskiftet hhv. spærrebommen for sidesporet ved Kreaturslagteriet er på plads, og betingelserne for togets afsendelse i øvrigt er til stede, foranlediger stationsbestyreren Nørresundby Havnestations udkørselssignal for tog mod Ålborg stillet på »Kør« og giver herefter følgende tilladelse til togføreren: »Tog .... må fremrangeres til og afgå for signal fra Nørresundby Havnestation«.

Togføreren foranlediger advarselssignalanlæggene ved Havnegade, Strandgade og Slagterivej sat i virksomhed fra betjeningskasserne på hovedbygningen, umiddelbart forinden fremrangeringen påbegyndes.

Advarselssignalanlæg.

Som foran anført er overkørslerne for Slagterivej, Strandgade (tidligere Brogade), Havnegade og Engvej dækket af advarselssignaler.

Betjeningskasser er anbragt ved overkørslerne samt på den tidligere privatbanestations hovedbygning.

Rangerlederen (togføreren) foranlediger anlæggene sat i virksomhed fra betjeningskasserne, hvorimod slukningen sker automatisk.

Rangering.

Rangering foregår efter RR's bestemmelser samt følgende særlige regler:

Kørehastigheden må ikke overstige 15 km/t.

Traktor nr. 251–290 må befare samtlige spor på de 3 områder med undtagelse af spor 3 på kajen, hvorimod **MH** kun må befare Nørresundby Havnestations togvejsspor og bestemte sporstykker på Nørresundby havneplads, jf. afmærkning.

Rangering ved Kreaturslagteriet sidespor på **Nørresundby Havnestation** må kun finde sted efter tilladelse i hvert enkelt tilfælde fra **stationsbestyreren**, der samtidig udleverer nøglerne til sporskiftet hhv. spærrebommen. **Nøglernes tilbagelevering til stationsbestyreren er garanti for, at sporskiftet er retstillet til kørsel ad togvejssporet og aflåst, at spærrebommen er anbragt på plads og aflåst, samt at togvejssporet er frit.**

Ved kørsel på **Nørresundby havnebane** skal traktoren normalt være nederst på faldet. Kørsel fra havnebanen ind på Nørresundby station må kun finde sted efter indhentet tilladelse fra **stationsbestyreren** gennem den ved signalet anbragte telefon til post I.

Pladsbelysningen på **Nørresundby havneplads** kan tændes og slukkes ved en kontakt, der er anbragt i et skab på privatbanestationens hovedbygning. Samme sted er anbragt en **telefon** (nr. 105) med tilslutning til lokalnettet på Ålborg og Nørresundby stationer.

Instruks nr. 21

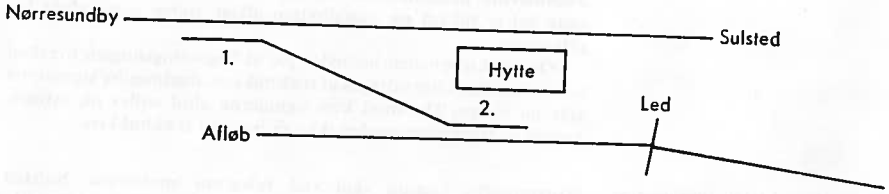
Benyttelse m.v. af Voerbjerg sidespor.

Sidesporet, der er anlagt til brug for Durisolfabriken, er beliggende i km 252,3 mellem Nørresundby (km 251,0) og Sulsted (km 263,3).

Sidesporet er ubevogtet og har kun udmunding mod syd.

Beskrivelse.

Sidesporet er forsynet med sporskiftesignaler, og er i øvrigt udformet som vist i nedenstående skitse:



Sidesporet er centralsikret og dækket af hovedsignaler (SR § 59, punkt 1) således:

For tog fra Sulsted af et hovedsignal udformet som et 9,5 m højt armsignal opstillet til højre for sporet i køreretningen Frederikshavn–Nørresundby ca. 150 m nord for sporskifte nr. 1. Der er på sædvanlig måde opstillet fremskudt signal (armsignal 400 m foran hovedsignalet) samt afstandsmærker.

For tog fra Nørresundby af Nørresundby stations udkørselssignaler mod Sulsted, idet der er tilvejebragt en sådan afhængighed, at udkørselssignalerne kun kan stilles på »kør«, såfremt det på fri bane liggende sporskifte er aflåset i stillingen til hovedsporet, og frigivningsnøglen til sporskiftet anbragt i centralapparatet i kommandoposten på Nørresundby station.

Centralapparatet består af en i den viste hytte anbragt signaltrækbuk med 2 signalhåndtag for henholdsvis hovedsignal og fremskudte signal.

Uden for hytten er i et skab anbragt telefon med forbindelse til M-ledningen Nørresundby–Sulsted.

Hovedsignalet og sporskifterne er forsynet med elektrisk lys, som normalt er tændt hele døgnet. Det fremskudte signal er forsynet med AGA-belysning.

Rangering ved sidesporet.

Al rangering ved sidesporet skal ske med særlige i den anledning tillyste arbejdstog, der kun kører til sidesporet og påbegynder og afslutter arbejdet i Nørresundby.

Ved benyttelse af sidesporet udtages frigivningsnøglen, der er mærker »NS. ST. TRÆKBUK«, af centralapparatet i kommandoposten på Nørresundby station og udleveres til togføreren (rangerlederen). Til frigivningsnøglen er sammenkædet en nøgle til hytten ved sidesporet.

Efter ankomsten til sidesporet indsættes og omdrejes frigivningsnøglen i sin nøglelås på signaltrækbukken, hvorefter signalerne stilles på »stop« og hovednøglen til sporskifterne, der er aflåset med veksellås, udtages.

Vogne til eller fra sidesporet hensættes hhv. afhentes umiddelbart nord for det i skitsen viste led.

Efter endt rangering skal **togforeren** (rangerlederen) sikre sig (jf i øvrigt SR § 59, punkt 6)

1) at sporskifterne er rigtig stillet og aflåset,
2) at henstående vogne er rigtig anbragt og sikret mod at komme i bevægelse ud mod hovedsporet,
3) at der i øvrigt intet er til hinder for togs passage.

Derefter indsættes og omdrejes hovednøglen i sin nøglelås på signaltrækbukken, signalerne stilles på »kør«, og frigivningsnøglen udtages.

Togføreren (rangerlederen) er personlig ansvarlig for, at ovennævnte bestemmelser iagttages, samt for at det i skitsen viste led er lukket og signalhytten aflåst, inden toget afgår fra sidesporet.

Opmærksomheden henledes på, at frigivningsnøglen hverken kan indsættes i eller udtages af trækbukken, medmindre signalerne står på »kør«. Derimod kan signalerne altid stilles på »stop«, uanset at frigivningsnøglen ikke er indsat i trækbukken.

Udlevering af frigivningsnøglen.

Nørresundby station skal ved telegram underrette Sulsted station, når frigivningsnøglen til sidesporet udleveres, og når den atter modtages tilbage.

Udrangering og skriftlig udkørselstilladelse.

Bortset fra ekspeditionen af arbejdstog, der skal rangere ved sidesporet, må der ikke gives skriftlig udkørselstilladelse eller udrangeres tog fra Nørresundby station mod Sulsted, forinden stationsbestyreren har sikret sig, at frigivningsnøglen er på plads i stationens centralapparat.

Pasning, eftersyn, uregelmæssigheder.

Eftersyn af sporskifter (SR § 11) samt rensning og smøring af disse skal foretages af banetjenesten.

Alle mangler ved sikringsanlægget eller ved signalerne anmeldes til Nørresundby station, der foretager det videre fornødne, jfr SR § 59, punkt 8.

Instruks nr. 21

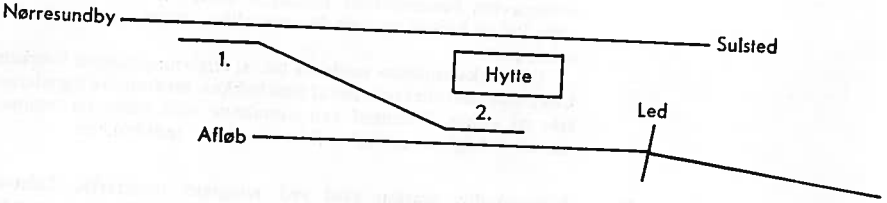
Benyttelse m.v. af Voerbjerg sidespor.

Sidesporet, der er anlagt til brug for Durisolfabriken, er beliggende i km 252,3 mellem Nørresundby (km 251,0) og Sulsted (km 263,3).

Sidesporet er ubevogtet og har kun udmunding mod syd.

Beskrivelse.

Sidesporet er forsynet med sporskiftesignaler, og er i øvrigt udformet som vist i nedenstående skitse:



Sidesporet er centralsikret og dækket af hovedsignaler (SR § 59, punkt 1) således:

For tog fra Sulsted af et hovedsignal udformet som et 9,5 m højt armsignal opstillet til højre for sporet i køreretningen Frederikshavn–Nørresundby ca. 150 m nord for sporskifte nr. 1. Der er på sædvanlig måde opstillet fremskudt signal (armsignal 400 m foran hovedsignalet) samt afstandsmærker.

For tog fra Nørresundby af Nørresundby stations udkørselssignaler mod Sulsted, idet der er tilvejebragt en sådan afhængighed, at udkørselssignalerne kun kan stilles på »kør«, såfremt det på fri bane liggende sporskifte er aflåset i stillingen til hovedsporet, og frigivningsnøglen til sporskiftet anbragt i centralapparatet i kommandoposten på Nørresundby station.

Centralapparatet består af en i den viste hytte anbragt signaltrækbuk med 2 signalhåndtag for henholdsvis hovedsignal og fremskudte signal.

Uden for hytten er i et skab anbragt telefon med forbindelse til M-ledningen Nørresundby–Sulsted.

Hovedsignalet og det fremskudte signal er forsynet med elektrisk belysning, der normalt er tændt hele døgnet. Sporskiftesignalerne er forsynet med reflekterende belægning.

Rangering ved sidesporet.

Al rangering ved sidesporet skal ske med særlige i den anledning tillyste arbejdstog, der kun kører til sidesporet og påbegynder og afslutter arbejdet i Nørresundby.

Ved benyttelse af sidesporet udtages frigivningsnøglen, der er mærker »NS. ST. TRÆKBUK«, af centralapparatet i kommandoposten på Nørresundby station og udleveres til togføreren (rangerlederen). Til frigivningsnøglen er sammenkædet en nøgle til hytten ved sidesporet.

Efter ankomsten til sidesporet indsættes og omdrejes frigivningsnøglen i sin nøglelås på signaltrækbukken, hvorefter signalerne stilles på »stop« og hovednøglen til sporskifterne, der er aflåset med veksellås, udtages.

Vogne til eller fra sidesporet hensættes hhv. afhentes umiddelbart nord for det i skitsen viste led.

Efter endt rangering skal togføreren (rangerlederen) sikre sig (jf i øvrigt SR § 59, punkt 6)

1) at sporskifterne er rigtig stillet og aflåset,
2) at henstående vogne er rigtig anbragt og sikret mod at komme i bevægelse ud mod hovedsporet,
3) at der i øvrigt intet er til hinder for togs passage.

Derefter indsættes og omdrejes hovednøglen i sin nøglelås på signaltrækbukken, signalerne stilles på »kør«, og frigivningsnøglen udtages.

Togføreren (rangerlederen) er personlig ansvarlig for, at ovennævnte bestemmelser iagttages, samt for at det i skitsen viste led er lukket og signalhytten aflåst, inden toget afgår fra sidesporet.

Opmærksomheden henledes på, at frigivningsnøglen hverken kan indsættes i eller udtages af trækbukken, medmindre signalerne står på »kør«. Derimod kan signalerne altid stilles på »stop«, uanset at frigivningsnøglen ikke er indsat i trækbukken.

Udlevering af frigivningsnøglen.

Nørresundby station skal ved telegram underrette Sulsted station, når frigivningsnøglen til sidesporet udleveres, og når den atter modtages tilbage.

Udrangering og skriftlig udkørselstilladelse.

Bortset fra ekspeditionen af arbejdstog, der skal rangere ved sidesporet, må der ikke gives skriftlig udkørselstilladelse eller udrangeres tog fra Nørresundby station mod Sulsted, forinden stationsbestyreren har sikret sig, at frigivningsnøglen er på plads i stationens centralapparat.

Pasning, eftersyn, uregelmæssigheder.

Eftersyn af sporskifter (SR § 11) samt rensning og smøring af disse skal foretages af banetjenesten.

Alle mangler ved sikringsanlægget eller ved signalerne anmeldes til Nørresundby station, der foretager det videre fornødne, jfr SR § 59, punkt 8.

Instruks nr. 22.

Benyttelse m.v. af Skodsbøl sidespor.

Sidesporet, der er ubevogtet, er beliggende i km 105,1 mellem Ølgod og Tarm.

Beskrivelse:

Sidesporet, der kun har tilslutning til strækningssporet i sydenden, er centralsikret og dækket af hovedsignaler (SR § 59, punkt 1).

Centralapparatet består af en svingbuk anbragt ved den tidligere stationsbygning.

Svingbukken har 4 signalhåndtag, ét for hvert af de 2 hovedsignaler og ét for hvert af de 2 fremskudte signaler, samt 1 aflåsningshåndtag for sporskifterne til læssesporet.

Hovedsignalernes normalstilling er »kør«.

Pågældende signal- og aflåsningshåndtag er aflåset i »kør«-stillingen hhv. fastholdt i låsestilling ved hjælp af en nøgle (togførernøglen), der opbefares på Ølgod station.

Telefon med forbindelse til nabostationerne er anbragt ved overkørsel nr. 207a.

Signalbelysningen er tændt hele døgnet.

Sporskiftelygterne er forsynet med reflekterende belægning.

Rangering ved sidesporet.

Rangering finder sted med arbejdstog fra Ølgod.

Der må kun rangeres ved sidesporet, når Tarm station er betjent som togfølgestation.

Nøglen til centralapparatet ved sidesporet (togførernøglen) udleveres af Ølgod station til togføreren.

Efter ankomsten til sidesporet indsættes og omdrejes togførernøglen i nøglelåsen i svingbukken, signalerne stilles på »stop« og aflåsningshåndtaget omlægges, hvorefter sporskifterne er oplåst.

Efter endt rangering skal **togføreren** sikre sig (jf i øvrigt SR § 59, pkt. 6),

1) at sporskifterne er rigtig stillet og aflåset,
2) at henstående vogne er rigtig anbragt og sikret mod at komme i bevægelse ud mod hovedsporet, samt
3) at der i øvrigt intet er til hinder for togs passage.

Derefter omlægges aflåsningshåndtaget, og signalerne stilles på »kør«, hvorpå togførernøglen omdrejes og udtages af svingbukken.

Togføreren er personlig ansvarlig for, at ovennævnte bestemmelser iagttages, samt at nøglen medtages og afleveres til Ølgod station.

Forinden nøglen er afleveret til Ølgod station, må der ikke indlades tog på pågældende banestykke.

Øvrig benyttelse af sidesporet.

Såfremt sporarbejder eller troljekørsel nødvendiggør benyttelse af sidesporet, må arbejdslederen evt. foranledige togførernøglen afhentet og tilbageleveret, evt. pr. landevej.

Der må ikke indlades tog på pågældende banestykke, før

1) togførernøglen er tilbageleveret til Ølgod eller Tarm station, og
2) arbejdslederen har afgivet melding til den station, til hvilken nøglen afleveres, om, at banestykket er frit.

I øvrigt gælder for arbejdslederen de foran under »Rangering ved sidesporet« anførte bestemmelser.

Opmærksomheden henledes på, at togførernøglen ikke kan udtages af svingbukken, medmindre signalerne står på »kør«.

Udlevering og tilbagelevering af togførernøglen.

Ølgod station underretter Tarm station, når togførernøglen til sidesporet udleveres. Den station, til hvilken nøglen tilbageleveres, underretter snarest nabostationen (Tarm eller Ølgod) herom. Såfremt nøglen afleveres til Tarm station, tilbagesendes den snarest til Ølgod station.

Pasning, eftersyn, uregelmæssigheder.

Eftersyn af sporskifter (SR § 11) samt rensning og smøring af disse skal foretages af banetjenesten.

Evt. mangler ved sikringsanlægget eller ved de dertil hørende signaler anmeldes til Ølgod station, der foretager det videre fornødne, jf SR § 59, pkt. 8.

Instruks nr. 22.

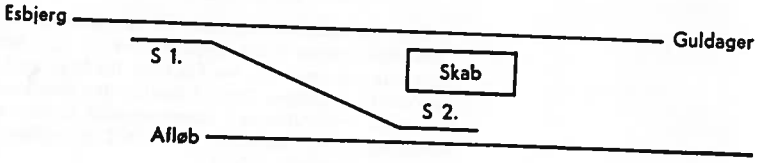
Benyttelse m.v. af Spangsbjerg sidespor.

Sidesporet, der er anlagt til brug for Ford Motor Co. A/S m.fl., er beliggende i km 57,6 Esbjerg (km 55,5) og Guldager (km 63,3)

Sidesporet er ubevogtet og har kun udmunding mod syd.

Beskrivelse:

Sidesporet er forsynet med sporskiftesignaler, og er i øvrigt udformet som vist i nedenstående skitse:



Sidesporet er centralsikret og dækket af hovedsignaler (SR § 59, punkt 1) således:

For tog fra Guldager af et dækningssignal (daglyssignal med 2 lanterner) opstillet til højre for sporet i køreretningen Struer–Esbjerg ca. 300 m nord for sporskifte nr. 1.

Der er på sædvanlig måde opstillet fremskudt signal (daglyssignal 800 m foran dækningssignalet) samt afstandsmærker.

For tog fra Esbjerg af Esbjerg stations udkørselssignal mod Guldager, idet der er tilvejebragt en sådan afhængighed, at udkørselssignalet kun kan stilles på »kør«, såfremt det på fri bane liggende sporskifte er aflåst i stillingen til hovedsporet, og frigivningsnøglen til sporskiftet anbragt i nøglelåsen ved perron 2 på Esbjerg station.

Ved sporskifte S 2 findes på siden af det viste skab en betjeningskasse, som indeholder diverse tableauer og trykknapper for betjening af signalerne, sporskifte S 1/S 2 samt 2 elektromagnetiske nøglelåse mrk. 1, hhv. 2.

Der er ca. 30 m foran dækningssignalet samt under betjeningskassen anbragt en telefon med forbindelse til kommandoposten på Esbjerg station. Sporskiftelygterne er forsynet med reflekterende belægning.

Rangering ved sidesporet.

Al rangering ved sidesporet skal ske med særlige i den anledning tillyste arbejdstog, der kun kører til sidesporet og påbegynder og afslutter arbejdet i Esbjerg.

Ved benyttelse af sidesporet udtages frigivningsnøglen af en elektromagnetisk nøglelås mrk. »Frigivning af sidespor« anbragt øst for enden af perron 2 på Esbjerg station og udleveres til togføreren (rangerlederen). Til frigivningsnøglen er sammenkædet en yalenøgle til betjeningskassen ved sidesporet.

Efter ankomsten til sidesporet sættes dækningssignalet på »stop« ved indtrykning af den røde trykknap i betjeningskassen anbragt ud for signalsignaturen, derefter omdrejes og udrykkes den blå knap med lodret hvid streg anbragt ved sporskiftesignaturen. Herved slukker den hvide kontrollampe (hvid streg i spor-

signaturen), og en gul kontrollampe i signaturen for skråsporet tænder og angiver, at de elektromagnetiske nøglelåse er frigivet til oplåsning.

Derefter indsættes og omdrejes den fra Esbjerg station medbragte frigivningsnøgle i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 1. Herved frigives i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 2, hovednøglen til sporforbindelsen S 1/S 2.

Efter endt rangering skal **togføreren** (rangerlederen) sikre sig (jf. i øvrigt SR § 59, punkt 6)

1) at sporskifterne er rigtig stillet og aflåset,
2) at henstående vogne er rigtigt anbragt og sikret mod at komme i bevægelse ud mod hovedsporet,
3) at der i øvrigt intet er til hinder for togs passage.

Derefter indsættes og omdrejes hovednøglen mrk »Spsk S 2« i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 2 og i **betjeningskassen** indtrykkes og omdrejes den blå knap for frigivning af de elektromagnetiske nøglelåse. Herved slukker den gule kontrollampe, og den hvide kontrollampe i sporsignaturen tænder og angiver, at hovednøglen for sporskifterne S 1/S 2 er indlåst i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 2.

Signalerne stilles herefter på »kør« ved betjening af den gule trykknap ud for signalsignaturen.

Frigivningsnøglen i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 1 omdrejes, udtages og indsættes i den elektromagnetiske nøglelås ved perron 2 på Esbjerg station.

Togføreren (rangerlederen) er personlig ansvarlig for, at ovennævnte bestemmelser iagttages, samt for at betjeningskassen er aflåst, inden toget afgår fra sidesporet.

Udlevering af frigivningsnøglen.

Esbjerg station skal ved telegram underrette Guldager station (Varde station), når frigivningsnøglen til sidesporet udleveres, og når den atter modtages tilbage.

Udrangering og skriftlig udkørselstilladelse.

Bortset fra ekspeditionen af arbejdstog, der skal rangere ved sidesporet, må der ikke gives skriftlig udkørselstilladelse eller udrangeres tog fra Esbjerg station mod Guldager, forinden stationsbestyreren har sikret sig, at frigivningsnøglen er på plads i stationens centralapparat.

Pasning, eftersyn, uregelmæssigheder.

Eftersyn af sporskifter (SR § 11) samt rensning og smøring af disse skal foretages af banetjenesten.

Alle mangler ved sikringsanlægget eller ved signalerne anmeldes til Esbjerg station, der foretager det videre fornødne, jfr. SR § 59, punkt 8.

Instruks nr. 22.

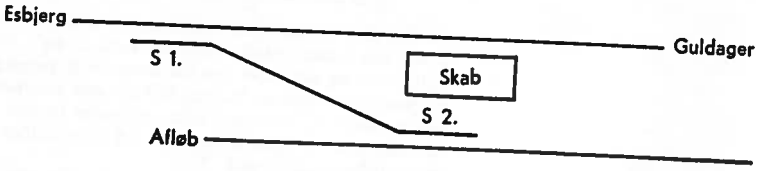
Benyttelse m.v. af Spangsbjerg sidespor.

Sidesporet, der er anlagt til brug for Ford Motor Co. A/S m.fl., er beliggende i km 57,6 Esbjerg (km 55,5) og Guldager (km 63,3)

Sidesporet er ubevogtet og har kun udmunding mod syd.

Beskrivelse:

Sidesporet er forsynet med sporskiftesignaler, og er i øvrigt udformet som vist i nedenstående skitse:



Sidesporet er centralsikret og dækket af hovedsignaler (SR § 59, punkt 1) således:

For tog fra Guldager af et dækningssignal (daglyssignal med 2 lanterner) opstillet til højre for sporet i køreretningen Struer–Esbjerg ca. 300 m nord for sporskifte nr. 1.

Der er på sædvanlig måde opstillet fremskudt signal (daglyssignal 800 m foran dækningssignalet) samt afstandsmærker.

For tog fra Esbjerg af Esbjerg stations udkørselssignal mod Guldager, idet der er tilvejebragt en sådan afhængighed, at udkørselssignalet kun kan stilles på »kør«, såfremt det på fri bane liggende sporskifte er aflåst i stillingen til hovedsporet, og frigivningsnøglen til sporskiftet anbragt i nøglelåsen ved perron 2 på Esbjerg station.

Ved sporskifte S 2 findes på siden af det viste skab en betjeningskasse, som indeholder diverse tableauer og trykknapper for betjening af signalerne, sporskifte S 1/S 2 samt 2 elektromagnetiske nøglelåse mrk. I, hhv. 2.

Der er ca. 30 m foran dækningssignalet samt under betjeningskassen anbragt en telefon med forbindelse til kommandoposten på Esbjerg station. Sporskiftelygterne er forsynet med reflekterende belægning.

Rangering ved sidesporet.

Al rangering ved sidesporet skal ske med særlige i den anledning tillyste arbejdstog, der kun kører til sidesporet og påbegynder og afslutter arbejdet i Esbjerg.

Ved benyttelse af sidesporet udtages frigivningsnøglen af en elektromagnetisk nøglelås mrk. »Frigivning af sidespor« anbragt øst for enden af perron 2 på Esbjerg station og udleveres til togføreren (rangerlederen). Til frigivningsnøglen er sammenkædet en yalenøgle til betjeningskassen ved sidesporet.

Efter ankomsten til sidesporet sættes dækningssignalet på »stop« ved indtrykning af den røde trykknap i betjeningskassen anbragt ud for signalsignaturen, derefter omdrejes og udrykkes den blå knap med lodret hvid streg anbragt ved sporskiftesignaturen. Herved slukker den hvide kontrollampe (hvid streg i spor-

signaturen), og en gul kontrollampe i signaturen for skråsporet tænder og angiver, at de elektromagnetiske nøglelåse er frigivet til oplåsning.

Derefter indsættes og omdrejes den fra Esbjerg station medbragte frigivningsnøgle i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 1. Herved frigives i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 2, hovednøglen til sporforbindelsen S 1/S 2.

Efter endt rangering skal **togføreren** (rangerlederen) sikre sig (jf. i øvrigt SR § 59, punkt 6)

1) at sporskifterne er rigtig stillet og aflåset,
2) at henstående vogne er rigtigt anbragt og sikret mod at komme i bevægelse ud mod hovedsporet,
3) at der i øvrigt intet er til hinder for togs passage.

Derefter indsættes og omdrejes hovednøglen mrk »Spsk S 2« i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 2 og i **betjeningskassen** indtrykkes og omdrejes den blå knap for frigivning af de elektromagnetiske nøglelåse. Herved slukker den gule kontrollampe, og den hvide kontrollampe i sporsignaturen tænder og angiver, at hovednøglen for sporskifterne S 1/S 2 er indlåst i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 2.

Signalerne stilles herefter på »kør« ved betjening af den gule trykknap ud for signalsignaturen.

Frigivningsnøglen i den elektromagnetiske nøglelås mrk. 1 omdrejes, udtages og indsættes i den elektromagnetiske nøglelås ved perron 2 på Esbjerg station.

Togføreren (rangerlederen) er personlig ansvarlig for, at ovennævnte bestemmelser iagttages, samt for at betjeningskassen er aflåst, inden toget afgår fra sidesporet.

Udlevering af frigivningsnøglen.

Esbjerg station skal ved telegram underrette Guldager station (Varde station), når frigivningsnøglen til sidesporet udleveres, og når den atter modtages tilbage.

Udrangering og skriftlig udkørselstilladelse.

Bortset fra ekspeditionen af arbejdstog, der skal rangere ved sidesporet, må der ikke gives skriftlig udkørselstilladelse eller udrangeres tog fra Esbjerg station mod Guldager, forinden stationsbestyreren har sikret sig, at frigivningsnøglen er på plads i stationens centralapparat.

Pasning, eftersyn, uregelmæssigheder.

Eftersyn af sporskifter (SR § 11) samt rensning og smøring af disse skal foretages af banetjenesten.

Alle mangler ved sikringsanlægget eller ved signalerne anmeldes til Esbjerg station, der foretager det videre fornødne, jfr. SR § 59, punkt 8.

Instruks nr. 23.

Benyttelse m.v. af sidesporet ved Tange T & S.

Sidesporet, der er ubevogtet, er beliggende i km 21,2 ved Tange T.

Beskrivelse.

Sidesporet, der kun har tilslutning til strækningssporet i østenden, er centralsikret og dækket af hovedsignaler (SR § 59, pkt. 1).

Centralapparatet, der er af typen »Siemens & Halske«, er anbragt i signalhuset i stationsbygningen.

Centralapparatet har 2 signalhåndtag (gule), ét for hvert af de 2 hovedsignaler med tilhørende fremskudte signaler samt 2 aflåsningshåndtag (grønne) for sporskifterne til ladesporet.

Hovedsignalernes normalstilling er »kør«.

Pågældende aflåsningshåndtag er fastholdt i låsestilling ved hjælp af en nøgle (togførernøglen), der opbevares på Rødkærsbro station.

Telefon med forbindelse til nabostationerne er anbragt på stationsbygningen.

Signalbelysningen er tændt hele døgnet.

Sporskiftelygterne for sporskiftet i strækningssporet og det nærmest strækningssporet liggende forbindelsessporskifte er forsynet med reflekterende belægning.

Rangering ved sidesporet.

Rangering finder sted med tog i køreretningen Viborg–Langå.

Der må kun rangeres ved sidesporet, når Rødkærsbro og Bjerringbro stationer er betjent som togfølgestationer.

Nøglen til centralapparatet ved sidesporet (togførernøglen) udleveres sammen med nøglen til signalhuset af Rødkærsbro station til togføreren.

Efter ankomsten til sidesporet betjenes centralapparatet således:

a) Døren til signalhuset låses op.

b) Signalerne stilles på »stop« (begge gule håndtag skråt nedad).

c) Togførernøglen indsættes i nøglelåsen oven på centralapparatet og omdrejes.

d) Den under nøglelåsen anbragte hvirvel omlægges (skråt opad til højre).

e) Aflåsningshåndtagene omlægges (begge grønne håndtag skråt nedad), hvorefter sporskifterne er oplåst.

Efter endt rangering skal togføreren sikre sig (jf i øvrigt SR § 59, pkt. 6)

1) at sporskifterne er rigtig stillet.

2) at henstående vogne er rigtig anbragt og sikret mod at komme i bevægelse ud mod strækningssporet Der må ikke henstå vogne på sporstykket mellem sporskiftet i læssesporet og sporskiftet i strækningssporet

3) at der i øvrigt intet er til hinder for togs passage.

Herefter betjenes centralapparatet således:

f) Aflåsningshåndtagene omlægges (begge grønne håndtag skråt opad).

g) Den under nøglelåsen anbragte hvirvel omlægges (skråt opad til venstre).

h) Togførernøglen omdrejes og udtages af nøglelåsen.

i) Signalerne stilles på »kør« (begge gule håndtag skråt opad).

j) Døren til signalhuset aflåses.

Togføreren har personligt ansvaret for, at samtlige ovennævnte bestemmelser iagttages, samt at nøglen medtages og afleveres til Bjerringbro hhv. Rødkærsbro station.

Forinden nøglen er afleveret til en af de ovennævnte stationer, må der ikke indlades tog på pågældende banestykke.

Øvrig benyttelse af sidesporet.

Såfremt sporarbejder eller troljekørsel nødvendiggør benyttelse af sidesporet, må arbejdslederen evt. foranledige togførernøglen afhentet og tilbageleveret, evt. pr. landevej.

Der må ikke indlades tog på pågældende banestykke, før

1) togførernøglen er tilbageleveret til Rødkærsbro eller Bjerringbro station, og

2) arbejdslederen har afgivet melding til den station, til hvilken nøglen afleveres, om, at banestykket er frit.

I øvrigt gælder for arbejdslederen de foran under »rangering ved sidesporet« anførte bestemmelser.

Udlevering og tilbagelevering af togførernøglen.

Rødkærsbro station underretter Bjerringbro station, når togførernøglen til sidesporet udleveres. Den station, til hvilken nøglen tilbageleveres, underretter snarest nabostationen (Bjerringbro eller Rødkærsbro) herom. Såfremt nøglen afleveres til Bjerringbro station tilbagesendes den snarest til Rødkærsbro station.

Pasning, eftersyn, uregelmæssigheder.

Eftersyn af sporskifter (SR § 11) samt rensning og smøring af disse skal foretages af banetjenesten.

Evt. mangler ved sikringsanlægget eller ved de dertil hørende signaler anmeldes til Rødkærsbro station, der foretager det videre fornødne, jf SR § 59, pkt. 8.

Instruks nr. 24.

Benyttelse af og rangering ved Brdr. Jakobsens sidespor.

Sidesporet, der er ubetjent, er beliggende i km 14,865 mellem Hjortshøj og Skødstrup.

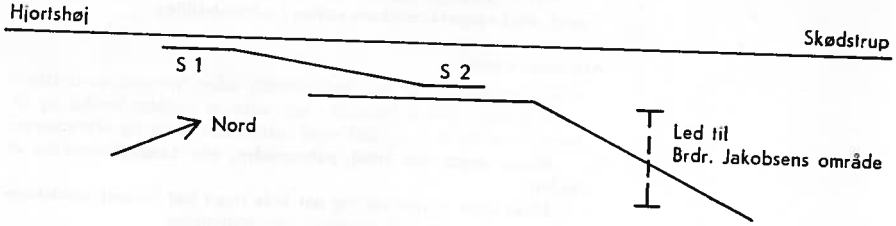
Beskrivelse.

Sidesporet er ikke udstyret med mastesignaler, men syd for sidesporet er anbragt et »Kendingsmærke for holdesteder med sidespor, men uden hovedsignaler« (signal nr. 104).

Et tilsvarende kendingsmærke for sidesporet er **ikke** opstillet for den modsatte køreretning.

I sporanlægget indgår, som vist på nedenstående skitse, 2 sporskifter, hvoraf det ene (spsk S 2) er dækningssporskifte.

Sporskifterne er forsynet med sporskiftesignaler. Spsk S 1 har reflekterende belægning.



Sikring.

Sidesporet er sikret ved nøgleaflåsningsanlæg som anført i SR § 59, 1 b.

Nøgle til sidesporet er anbragt på Århus H og Ryomgård stationer.

Telefon.

Ved dækningssporskiftet (spsk S 2) er på en mast anbragt telefon med forbindelse til nabotogfølgestationerne Lystrup og Løgten.

Pasning og eftersyn.

Sporskifteeftersyn, smøring og rensning af sporskifte S 1 og S 2 udføres af banetjenestens personale.

Benyttelse af sidesporet.

Sidesporet må kun benyttes til forsendelser i vognladninger til og fra firmaet Brdr. Jakobsen.

Betjening af rangerkontakt.

Tændekontakten for advarselssignalanlægget ved **overkørsel nr. 194** ved Skødstrup B & S er for køreretningen Århus-Ryomgård anbragt **108 m nord for spsk S 1.**

For at forhindre utidig tænding af advarselssignalanlægget er der ved spsk S 1 anbragt en rangerkontakt, der ved betjening med kupenøgle kan sætte anlægget ud af funktion.

Rangerkontakten er forsynet med et tableau, der viser sort for normalstillingen og hvidt for den omlagte stilling.

Togføreren for de tog, der skal rangere ved sidesporet, har ansvaret for, at rangerkontakten betjenes, forinden rangeringen påbegyndes samt for at kontakten sættes tilbage i normalstillingen, når rangeringe,n er tilendebragt, jf i øvrigt efterfølgende afsnit.

Rangering med tog ved sidesporet.

Ankommende vogne indgår med tog 2611.
Afgående vogne afsendes med tog 2640 (9640).

Rangeringen foregår således:

Ankommende vogne.

Vognene skal indgå bagest i tog 2611.

Toget skal standse foran spsk S 1, og **rangerkontakten skal betjenes inden rangeringen påbegyndes.** Herefter kører toget frem således, at vognene til sidesporet holder umiddelbart syd for spsk S 1.

Efter afkobling af de nævnte vogne rangeres toget frem over sporskiftet, og togpersonalet oplåser spsk S 1 og S 2.

Firmaets motortrolje skal før ankomst være ved afløbssporskiftet (spsk S 2), og efter oplåsning og omskiftning af spsk S 1 og S 2 kører motortroljen ind på hovedsporet og afhenter vognene til firmaet. Når motortroljen (med vognene) atter er indenfor spsk S 2, foretager togpersonalet skiftning og aflåsning af spsk S 1 og S 2.

Efter at rangeringen er endt, og **forinden viderekørsel finder sted, skal rangerkontakten sættes i normalstilling.**

Afgående vogne.

Vognene optages af tog 2640 (9640) uden firmaets medvirken.

Vognene skal af firmaet være anbragt mellem leddet og afløbssporskifte S 2 og skal være sammenkoblede og afbremsede.

Rangeringen må først påbegyndes, når rangerkontakten er betjent.

Efter endt rangering, og **når hele toget har forladt tændekontakten,** sættes rangerkontakten i normalstilling.

Med hensyn til udlevering og tilbagelevering af hovednøglen til sporskifterne forholdes som anført i SR § 59, pkt. 3.

Underretning om rangering ved sidesporet samt underretning til firmaet om ank. vogne.

Når tog 2611 skal rangere ved sidesporet, underretter **Århus H station** tog- og lokofører herom.

Århus H station underretter endvidere Skødstrup B & S om, at tog 2611 bringer vogne til sidesporet.

Firmaet har forpligtet sig til på hverdage kl. ca. 6.10 ved henvendelse til Skødstrup B & S at søge oplyst, hvorvidt toget bringer vogne. I bekræftende fald sørger firmaet for, at motortroljen er klar til rangering ved spsk S 2 kl. ca. 6.35.

Såfremt der haves vogne til afsendelse fra sidesporet, underretter **Skødstrup B & S** snarest Ryomgård station herom.

Ryomgård station underretter herefter tog- og lokofører tog 2640 (9640) herom.

Forsendelse af ekspeditionspapirer.

Ekspeditionspapirer på ankommende vogne sendes til Skødstrup med tog 615.

Ekspeditionspapirer på afgående vogne sendes fra Skødstrup med tog 636 i kuvert til »Fungerende, Århus H«.

Instruks nr. 24.

Benyttelse af og rangering ved Brdr. Jakobsens sidespor.

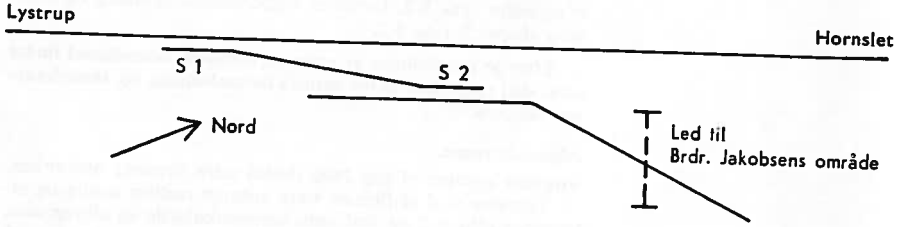
Sidesporet, der er ubetjent, er beliggende i km 14,865 mellem Lystrup og Hornslet.

Beskrivelse.

Sidesporet er ikke udstyret med mastesignaler, men der er anbragt et »Kendingsmærke for holdesteder med sidespor, men uden hovedsignaler« (signal nr. 104).

I sporanlægget indgår, som vist på nedenstående skitse, 2 sporskifter, hvoraf det ene (spsk S 2) er dækningssporskifte

Sporskifterne er forsynet med sporskiftesignaler. Spsk S 1 har reflekterende belægning.



Sikring.

Sidesporet er sikret ved nøgleaflåsningsanlæg som anført i SR § 59, 1 b.

Nøgle til sidesporet er anbragt på Århus H og Ryomgård stationer.

Telefon.

Ved dækningssporskiftet (spsk S 2) er på en mast anbragt telefon med forbindelse til nabotogsfølgestationerne Lystrup og Hornslet.

Pasning og eftersyn.

Sporskifteeftersyn, smøring og rensning af sporskifte S 1 og S 2 udføres af banetjenestens personale.

Benyttelse af sidesporet.

Sidesporet må kun benyttes til forsendelser i vognladninger til og fra firmaet Brdr. Jakobsen.

Betjening af rangerkontakt.

Tændekontakten for advarselssignalanlægget ved **overkørsel nr.** 194 mellem Lystrup og Hornslet er for køreretningen Århus-Ryomgård anbragt **108 m nord for spsk S 1.**

For at forhindre utidig tænding af advarselssignalanlægget er der ved spsk S 2 anbragt en rangerkontakt, der ved betjening med kupenøgle kan sætte anlægget ud af funktion.

Rangerkontakten er forsynet med et tableau, der viser sort for normalstillingen og hvidt for den omlagte stilling.

Endvidere er der ved siden af rangerkontakten i en betjeningskasse anbragt en tændeknap, som togføreren for østgående tog, der har rangeret ved sidesporet, skal betjene umiddelbart før afgang.

Togføreren for de tog, der skal rangere ved sidesporet, har ansvaret for, at rangerkontakten betjenes, forinden rangeringen påbegyndes samt for at kontakten sættes tilbage i normalstillingen, når rangeringen, er tilendebragt, jf i øvrigt efterfølgende afsnit.

Rangering med tog ved sidesporet.

Ankommende vogne indgår med tog 2613.
Afgående vogne afsendes med tog 2640 (9640).

Rangeringen foregår således:

Ankommende vogne.

Vognene skal indgå bagest i tog 2613.

Toget skal standse foran spsk S 1, og **rangerkontakten skal betjenes inden rangeringen påbegyndes.** Herefter kører toget frem således, at vognene til sidesporet holder umiddelbart **syd** for spsk S 1.

Efter afkobling af de nævnte vogne rangeres toget frem over sporskiftet, og togpersonalet oplåser spsk S 1 og S 2.

Firmaets motortrolje skal før ankomst være ved afløbssporskiftet (spsk S 2), og efter oplåsning og omskiftning af spsk S 1 og S 2 kører motortroljen ind på hovedsporet og afhenter vognene til firmaet. Når motortroljen (med vognene) atter er indenfor spsk S 2, foretager togpersonalet skiftning og aflåsning af spsk S 1 og S 2.

Efter at rangeringen er endt, og **forinden viderekørsel finder sted, skal rangerkontakten sættes i normalstilling, og tændeknappen betjenes.**

Afgående vogne.

Vognene optages af tog 2640 (9640) uden firmaets medvirken.

Vognene skal af firmaet være anbragt mellem leddet og afløbssporskifte S 2 og skal være sammenkoblede og afbremsede.

For at sikre, at hensatte vogne ikke utilsigtet løber ind på firmaets område, er der mellem leddet og spsk S 2 anbragt en spærrebom, som betjenes af firmaets personale. Det må ved rangering på sidesporet påses, at omhandlede bom ikke påkøres.

Rangeringen må først påbegyndes, når rangerkontakten er betjent.

Efter endt rangering, og **når hele toget har forladt tændekontakten,** sættes rangerkontakten i normalstilling.

Med hensyn til udlevering og tilbagelevering af hovednøglen til sporskifterne forholdes som anført i SR § 59, pkt. 3.

Underretning om rangering ved sidesporet samt underretning til firmaet om ank. vogne.

Når tog 2613 skal rangere ved sidesporet, underretter **Århus H station** tog- og lokofører herom.

»**Århus H station** underretter kl. 7,10 på de dage, hvor der **ikke** er vogne i tog 2613 til udsættelse på sidesporet, Brdr. Jakobsen (tlf. 193111) herom. I modsat fald sørger firmaet for, at motortroljen er klar til rangering ved spsk S. 2 kl. ca. 7,25.

Ryomgård station forespørger kl. 16,00 Ma–Fr Brdr. Jakobsen (tlf. 193111–400, lagerchef Sørensen) hvor mange vogne, der er til afsendelse med tog 2640 og underretter herefter tog- og lokoører tog 2640 herom.

Såfremt der på Lø forekommer vogne til befordring underretter Brdr. Jakobsen **Ryomgård station,** der underretter tog- og lokoører tog 9640 herom.

Forsendelse af ekspeditionspapirer.

Århus H station sender ekspeditionspapirer på ankomne vogne til Århus H frg så betids, at papirerne kan blive ekspederet og nå lastbilen med ilgods af kl. 9,00.

Ekspeditionspapirer på afgående vogne afhentes hos Brdr. Jakobsen af lastbilen, der afhenter ilgods om eftermiddagen.

Instruks nr. 25.

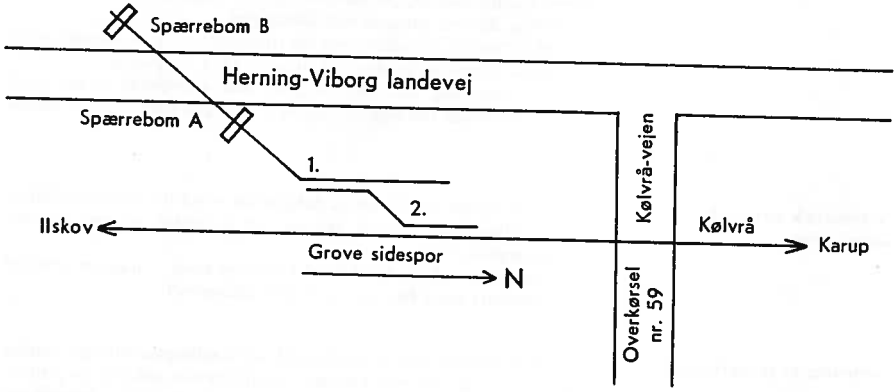
Benyttelse m.v. af Grove sidespor.

Sidesporet, der er ubetjent, er beliggende i km 21,5 mellem Kølvrå og Gedhus.

Beskrivelse.

Sidesporet er ikke udstyret med mastesignaler, men med »Kendingsmærke for holdesteder med sidespor, men uden hovedsignaler« (signal nr. 104).

Sporanlægget består, som vist på nedenstående skitse, at 2 sporskifter, hvoraf den ene (sporskifte nr. 1) er dækningssporskifte.



Sikring.

Sidesporet er sikret ved et nøgleaflåsningsanlæg som anført i SR § 59, 1 b.

Nøglen til sporskifte nr. 1 (hovednøglen) er anbragt på Ilskov station.

Sidesporet skærer landevejen Herning-Viborg i niveau ca. 260 m vest for sporskifte nr. 1.

Til sikring af vejskæringen er der anbragt spærrebomme (A og B) over sidesporet. Nøglerne til spærrebommene opbevares af militæret.

Telefon.

Ved sidesporet er i en hytte anbragt telefon, der har forbindelse til Ilskov og Karup stationer.

Pasning og eftersyn.

Sporskifteeftersyn, smøring og rensning af sporskifterne, tænding og slukning af sporskiftelygterne samt disse lygters pasning og renholdelse udføres af banetjenestens personale.

Benyttelse af sidesporet.

Der er givet militæret tilladelse til, at jernbanevogne med gods til militæret anbringes på sidesporet til aflæsning således:

Vognene anbringes og afhentes ved Statsbanernes foranstaltning på sporstykket mellem spærrebom A og sporskifte nr. 1 (herefter benævnt overleveringssporet).

Vognene skal afbremses med skrue- eller håndbremse, såfremt

de er forsynet med sådan. Hensættes der mere end én vogn ad gangen på overleveringssporet, skal vognene endvidere være sammenkoblet.

Vognenes transport mellem overleveringssporet og det pågældende aflæsningssted på sidesporet besørges af militæret ved hjælp af en rangertraktor, der tilhører militæret.

Rangering med tog ved sidesporet.

Kun nordgående plan- og særtog rangerer ved sidesporet.

Vogne fra nord til sidesporet må derfor medtages til Ilskov station, (evt. udkøres med arbejdstog fra Karup).

Ilskov station underretter Karup station, hver gang der indsættes vogne på overleveringssporet, hvorefter Karup station underretter militæret.

Når vogne er hensat på overleveringssporet, underretter militæret Karup station, der foranlediger, at vognene snarest optages af et tog, der må rangere ved sidesporet.

Med hensyn til udlevering og tilbagelevering af hovednøglen til sporskifterne forholdes som anført i SR § 59, pkt. 3.

Forinden tog, der har rangeret ved sidesporet, afgår mod Karup, påhviler det togføreren, at give afgangsmelding til denne station.

Automatisk advarselssignalanlæg.

Ved overkørsel nr. 59 der er beliggende nord for Grove sidespor umiddelbart ved Kølvrå station, er indrettet automatisk advarselssignalanlæg.

Tændekontakten for kørsel i retning mod Karup er anbragt umiddelbart nord for sporskiftet til sidesporet.

Betjening af rangerkontakt.

For at forhindre utidig tænding af advarselssignalanlægget under rangering ved sidesporet er der i telefonhytten anbragt en rangerkontakt, der ved betjening med kupenøgle kan sætte tændekontakten ud af funktion.

Når tableauet viser sort, er kontakten afbrudt. Når det viser hvidt, er kontakten sluttet.

Togføreren for de tog, der skal rangere ved sidesporet, har ansvaret for, at kontakten afbrydes, forinden rangeringen påbegyndes samt for, at den sluttes, når rangeringen er tilendebragt.

Militærets rangering med vogne fra og til overleveringssporet.

Nøglen til spærrebommene A og B skal altid medbringes. Efter hver afhentning eller hensætning af vogne på overleveringssporet skal spærrebommene A og B lægges over sporet og aflåses.

Der må **ikke** hensættes vogne mellem spærrebommene.

Kørslen til og fra overleveringssporet finder sted på militærets ansvar.

Mandskabet skal, forinden kørslen påbegyndes, gøre sig bekendt med, hvorledes den på vognene værende skrue- eller håndbremse betjenes, ligesom det ved prøve skal konstateres, om bremsen er i orden.

På vogne, der skal afhentes på overleveringssporet, skal bremsen løsnes, forinden kørslen påbegyndes.

På vogne, der skal hensættes på overleveringssporet, skal bremsen, såfremt vognene er forsynet med en sådan, spændes efter vognenes hensætning.

Såfremt der hensættes mere en én vogn ad gangen på overleveringssporet, skal vognene sammenkobles.

Kørslen fra og til overleveringssporet må ikke foregå med

større hastighed, end at der kan standses i tide, såfremt der måtte opstå hindringer.

For passage af den ubevogtede overkørsel over Viborg-Herning vejen (ca. 25 m øst for spærrebom B) foreskriver militæret, hvilke regler der i overensstemmelse med Færdselslovens og politiets forskrifter skal iagttages for standsning af vejfærdslen m.v.

Såfremt der sker afsporing eller beskadigelse af jernbanevogne, sporanlæg m.v., skal underretning straks gives til Karup station.

Blandt det mandskab, der skal foretage rangeringen, udpeges en rangerleder, der har ansvaret for, at foranstående bestemmelser nøje overholdes.

Rangerlederen skal være i besiddelse af et eksemplar af nærværende instruks.

Instruks nr. 25.

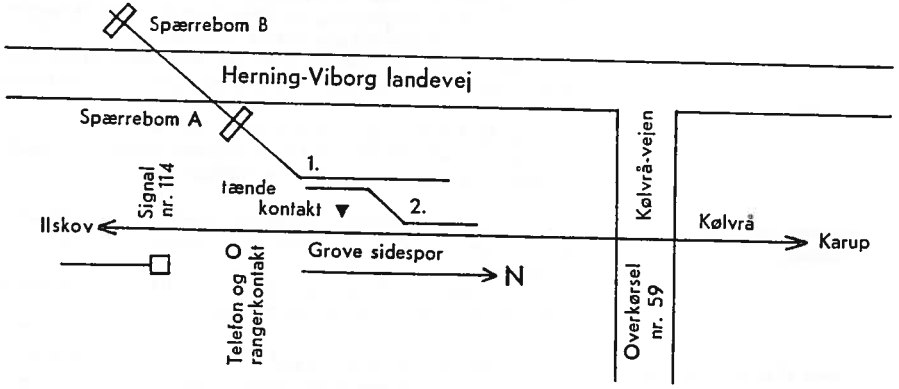
Benyttelse m.v. af Grove sidespor.

Sidesporet, der er ubetjent, er beliggende i km 21,5 mellem Kølvrå og Gedhus.

Beskrivelse.

Sidesporet er ikke udstyret med mastesignaler, men med »Kendingsmærke for holdesteder med sidespor, men uden hovedsignaler« (signal nr. 104).

Sporanlægget består, som vist på nedenstående skitse, at 2 sporskifter, hvoraf den ene (sporskifte nr. 1) er dækningssporskifte.



Sikring.

Sidesporet er sikret ved et nøgleaflåsningsanlæg som anført i SR § 59, 1 b.

Nøglen til sporskifte nr. 1 (hovednøglen) er anbragt på Ilskov station.

Sidesporet skærer landevejen Herning-Viborg i niveau ca. 260 m vest for sporskifte nr. 1.

Til sikring af vejskæringen er der anbragt spærrebomme (A og B) over sidesporet. Nøglerne til spærrebommene opbevares af militæret.

Telefon.

Ved sidesporet er anbragt telefon, der har forbindelse til Ilskov og Karup stationer.

Pasning og eftersyn.

Sporskifteeftersyn, smøring og rensning af sporskifterne, tænding og slukning af sporskiftelygterne samt disse lygters pasning og renholdelse udføres af banetjenestens personale.

Benyttelse af sidesporet.

Der er givet militæret tilladelse til, at jernbanevogne med gods til militæret anbringes på sidesporet til aflæsning således:

Vognene anbringes og afhentes ved Statsbanernes foranstaltning på sporstykket mellem spærrebom A og sporskifte nr. 1 (herefter benævnt overleveringssporet).

Vognene skal afbremses med skrue- eller håndbremse, såfremt

de er forsynet med sådan. Hensættes der mere end én vogn ad gangen på overleveringssporet, skal vognene endvidere være sammenkoblet.

Vognenes transport mellem overleveringssporet og det pågældende aflæsningssted på sidesporet besørges af militæret ved hjælp af en rangertraktor, der tilhører militæret.

Rangering med tog ved sidesporet.

Kun nordgående plan- og særtog rangerer ved sidesporet.

Vogne fra nord til sidesporet må derfor medtages til Ilskov station, (evt. udkøres med arbejdstog fra Karup).

Ilskov station underretter Karup station, hver gang der indsættes vogne på overleveringssporet, hvorefter Karup station underretter militæret.

Når vogne er hensat på overleveringssporet, underretter militæret Karup station, der foranlediger, at vognene snarest optages af et tog, der må rangere ved sidesporet.

Med hensyn til udlevering og tilbagelevering af hovednøglen til sporskifterne forholdes som anført i SR § 59, pkt. 3.

Forinden tog, der har rangeret ved sidesporet, afgår mod Karup, påhviler det togføreren, at give afgangsmelding til denne station.

Tog, der har rangeret ved sidesporet, må ikke afgå før toget er samlet bagved »signal nr 114« i stamsporet og ikke før rangerkontakten herefter er bragt i normalstilling.

Automatisk advarselssignalanlæg.

Ved overkørsel nr. 59 der er beliggende nord for Grove sidespor umiddelbart ved Kølvrå station, er indrettet automatisk advarselssignalanlæg.

Tændekontakten for kørsel i retning mod Karup er anbragt umiddelbart nord for sporskiftet til sidesporet.

Betjening af rangerkontakt.

For at forhindre utidig tænding af advarselssignalanlægget under rangering ved sidesporet er der i telefonhytten anbragt en rangerkontakt, der ved betjening med kupenøgle kan sætte tændekontakten ud af funktion.

Når tableauet viser sort, er kontakten afbrudt. Når det viser hvidt, er kontakten sluttet.

Togføreren for de tog, der skal rangere ved sidesporet, har ansvaret for, at kontakten afbrydes, forinden rangeringen påbegyndes samt for, at den sluttes, når rangeringen er tilendebragt.

Militærets rangering med vogne fra og til overleveringssporet.

Nøglen til spærrebommene A og B skal altid medbringes. Efter hver afhentning eller hensætning af vogne på overleveringssporet skal spærrebommene A og B lægges over sporet og aflåses.

Der må ikke hensættes vogne mellem spærrebommene.

Kørslen til og fra overleveringssporet finder sted på militærets ansvar.

Mandskabet skal, forinden kørslen påbegyndes, gøre sig bekendt med, hvorledes den på vognene værende skrue- eller håndbremse betjenes, ligesom det ved prøve skal konstateres, om bremsen er i orden.

På vogne, der skal afhentes på overleveringssporet, skal bremsen løsnes, forinden kørslen påbegyndes.

På vogne, der skal hensættes på overleveringssporet, skal bremsen, såfremt vognene er forsynet med en sådan, spændes efter vognenes hensætning.

Såfremt der hensættes mere en én vogn ad gangen på overleveringssporet, skal vognene sammenkobles.

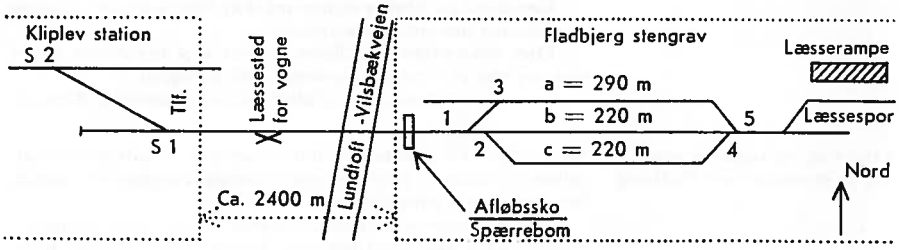
Kørslen fra og til overleveringssporet må ikke foregå med

Instruks nr. 26

Kørslen mellem Kliplev station og Fladbjerg stengrav.

Beskrivelse.

Sidesporet til Fladbjerg stengrav udgår fra Kliplev station og er udformet som vist på nedenstående skitse.



Sporstykket mellem sporskifte nr. S 1 og depotsporene i Fladbjerg benævnes forbindelsessporet.

Forbindelsessporet er uindhegnet.

Øst for sporskifte nr. S 1 er anbragt en telefon med forbindelse til Kliplev station samt en tavle med påskrift »Stop for ballasttog«.

Afstanden mellem Lundtoft-Vilsbækvejen og afløbsskoen (spærrebommen) er ca. 20 m.

Afstanden mellem afløbsskoen (spærrebommen) og sporskifte nr. 1 er ca. 5 m.

Ubevogtede overkørsler.

På forbindelsessporet findes en del ubevogtede overkørsler.

Foran disse overkørsler er anbragt mærket »Giv agt« (signal nr. 101a).

Almindelige bestemmelser for kørslen på forbindelsessporet.

Kørslen på forbindelsessporet betragtes som togkørsel. Opmærksomheden henledes på, at der evt. kan henstå vogne på forbindelsessporet, jf. nedenfor.

Der må ikke gives mere end ét tog ad gangen tilladelse til at befare forbindelsessporet og depotsporene i Fladbjerg, medmindre der skal bringes hjælp.

Kørslen skal så vidt muligt ske i dagslys.

Maskinen skal være forrest i køreretningen, og største tilladte hastighed er 15 km/t. Dog kan vogne, der er læsset på forbindelsesbanen, skydes af toget fra læssestedet til Fladbjerg stengrav.

Faldtal 8.

Togene skal føre slutsignal.

Særlige bestemmelser for kørslen Kliplev-Fladbjerg.

Togføreren skal på Kliplev station have udleveret nøglerne til afløbssko og spærrebom foran depotsporene.

Toget skal standse, når sporskifte nr. S 1 er passeret, og kørslen må ikke fortsættes før togføreren har stillet sporskifterne S 1 og S 2 til lige spor.

Toget skal standse foran evt. vogne på forbindelsessporet. Sådanne vogne tilkobles toget og skydes til Fladbjerg stengrav.

Toget skal altid standse foran overkørslen ved Lundtoft-Vilsbækvejen. Viderekørsel må først ske, når afløbssko og spærrebom er oplåst, og sporet er frit.

Særlige bestemmelser for kørslen Fladbjerg-Kliplev.

Toget skal standse, når overkørslen ved Lundtoft-Vilsbækvejen er passeret.

Derefter foretages aflåsning af afløbssko og spærrebom.

Togføreren er personlig ansvarlig for, at afløbsskoen er stillet til afløb og aflåst, og at spærrebommen er lagt over sporet og aflåst, samt at nøglerne er i hans besiddelse, før kørslen genoptages. Toget skal standse foran tavlen »Stop for ballasttog« ved Kliplev station.

Kørsel ind pa Kliplev station må ikke finde sted, før tilladelse er indhentet hos stationsbestyreren.

Efter ankomsten til Kliplev station skal togføreren afgive melding om, at toget er ankommet med slutsignal.

Endvidere skal nøglerne til afløbssko og spærrebom afleveres.

Rangering og vognenes placering på depotsporene i Fladbjerg.

Straks efter et togs ankomst til depotsporene i Fladbjerg skal afløbsskoen stilles til afløb, og spærrebommen lægges over sporet, før rangeringen påbegyndes.

Nødvendiggør rangeringen, at sporet ved afløbssko og spærrebom passeres, skal maskinen være forrest i køreretningen Fladbjerg-Kliplev.

Rangering med stød må ikke finde sted.

Vognene udveksles normalt på depotsporene (a, b og c), idet skærvefabrikken sørger for vognenes flytning mellem læssespor og depotspor.

De læssede vogne anbringes på spor a.

Hensætning af vogne på forbindelsessporet.

På forbindelsessporet kan der læsses godsvogne. Vognene skal sikres mod at komme i bevægelse.

Såfremt der henstår vogne på forbindelsessporet, når togkørsel til sidesporet skal finde sted, underretter Kliplev station tog- og lokoføreren. Tilsvarende underretter togføreren Kliplev station, såfremt der af toget er hensat vogne til pålæsning på forbindelsessporet, samt bekræfter, at vognene er sikret mod at komme i bevægelse.

Instruks nr. 31

Afvikling af toggangen over Oddesundbroen.

Signaler.

Til dækning af Oddesundbroen er anbragt følgende signaler:

For tog fra Humlum:

Et dækningssignal – udformet som daglyssignal – opstillet **300 m foran broens sydende.**

Signalet er suppleret med et fremskudt signal udformet som daglyssignal (to-begrebs) anbragt 800 m foran dækningssignalet.

For tog fra Oddesund:

2 udkørselssignaler (armsignaler) på Oddesund station gældende for tog fra spor 1 hhv. spor 2.

Endvidere er der foran hver ende af Oddesundbroen opstillet **et dværgsignal,** der kan vise signal:

»Forbikørsel tilladt«, når broens sportunger er aflåset og
»Forbikørsel forbudt«, når broens sportunger **ikke** er aflåset.

Dværgsignalerne tændes ved betjening af bropostens broaflåsningsfelter eller ved særlig kontakt.

Dækningssignalet og udkørselssignalerne på Oddesund station er i afhængighed af broaflåsningen således, at signalerne kun kan stilles på »kør«, såfremt sportungerne på broen er aflåset.

Ved bropostens blokering af broaflåsningsfeltet for tog fra Humlum stilles dækningssignalet automatisk på »kør«.

Ved bropostens blokering af et af broaflåsningsfelterne stilles dværgsignalerne automatisk på »forbikørsel tilladt«.

Telefoner.

Broposten er indskudt på S-telefonledningen Struer-Thisted.

Desuden er der etableret en særlig ledning til en telefon ved dækningssignalet og på denne ledning er endvidere Oddesund station samt broposten indskudt.

I broposten er endelig installeret bytelefon, (078) 75055.

Meldinger om toggangen.

Det påhviler Oddesund station at give broposten meddelelse om alle særtog, der skal passere broen og om tidspunktet for disse togs passage.

Endvidere påhviler det Struer og Oddesund stationer for hhv. nord- og sydgående tog at underrette broposten om togforsinkelser på 10 minutter og derover så nøjagtigt som muligt.

Toggangens afvikling.

Tog fra Humlum til Oddesund:

10 minutter før tog forventes at kunne passere broen, giver Oddesund station følgende melding til broposten: »Tog ... kan ventes til broen om 10 minutter.«

Såfremt betingelserne er til stede, blokerer broposten herefter det pågældende broaflåsningsfelt.

Når toget er passeret en isoleret skinne, anbragt ved broens nordlige ende, udløses trykknapspærren ved broaflåsningsfeltet på Oddesund station, **men først når toget med slutsignal er ankommet til Oddesund station, må stationen blokere broaflåsningsfeltet.**

Viser dækningssignalet syd for broen »stop« (eller intet lys), henvender togføreren sig gennem telefonen ved signalet til broposten.

Kan broposten herefter bekræfte, at broens sportunger er aflåst, og at det sydlige dværgsignal er stillet på »forbikørsel tilladt«, rangerer togføreren toget forbi dækningssignalet.

Såfremt dværgsignalet ikke kan tændes – f.eks. på grund af svigtende strømtilførsel – skal toget rangeres over broen af brovagten.

Tog fra Oddesund til Humlum:

5 minutter før tog kan afgå fra (passere) Oddesund station, giver stationen følgende melding til broposten: »Tog ... kan afgå (passere) om 5 minutter.«

Såfremt betingelserne er til stede, blokerer broposten derefter det pågældende broaflåsningsfelt, hvorved broaflåsningsfeltet på Oddesund station deblokeres. Stationen kan herefter af blokapparatet udtage en særlig nøgle, der indsættes og omdrejes i svingbukken, hvorved udkørselssignalerne frigives og kan betjenes.

Når toget er passeret en isoleret skinne; anbragt ved broens sydlige ende, udløses trykknapspærren ved broaflåsningsfeltet på Oddesund station. Samtidig giver broposten følgende melding: »Tog ... passeret med slutsignal«.

Først når denne melding er modtaget, blokerer Oddesund station broaflåsningsfeltet.

Såfremt udkørselssignalet på Oddesund station ikke kan stilles, skal stationen ved melding fra broposten sikre sig, at broklappen er aflåset.

Endvidere skal tog- og lokomotivføreren mod kvittering skriftligt underrettes om, at toget kun må køre ind på broen, hvis dværgsignalet viser »Forbikørsel tilladt«, eller brovagten rangerer toget over.

Først herefter må stationen udrangere toget, evt. afgive skriftlig udkørselstilladelse.

Instruks nr. 32

Afvikling af toggang på strækningen Odense–Svendborg når Svendborg station er lukket

Anvendelse af SR § 5, pkt. 3, sidste stk.

For at muliggøre afsendelse af tog **fra Odense mod Svendborg** i tidsrum, i hvilke **Svendborg station er lukket**, har generaldirektoratet tiltrådt bestemmelserne i SR § 5, pkt. 3, sidste stk., bragt i anvendelse således, at der i det neden for anførte omfang kan afsendes tog mod Svendborg, selv om afmelding til denne station ikke er mulig.

Ledelse af toggangen.

I tidsrummet fra toggangens ophør om aftenen og indtil tog 2200's (3200's) ankomst til Svendborg den påfølgende morgen **ledes toggangen** på strækningen Odense–Svendborg **af Odense station**, der alene er ansvarlig for, at der i omhandlede tidsrum **ikke** indlades **andre tog** på strækningen **end tog 2200 (3200), med mindre der skal afsendes hjælpetog.**

Stationernes betjening m.v.

Odense station er togfølgestation.

Fruens Bøge station er betjent holdested på hv og togfølgestation på S.

Stationerne **Hjallese–Stenstrup** er ubetjent holdested.

Svendbog station er lukket station (SR § 13), men bemandes med stationsbestyrer inden tog 2200's (3200's) ankomst og betragtes som togfølgestation fra stationsbestyrerens mødetidspunkt.

Stationens indkørselssignal skal være tændt hele natten. Ved tog 2200 (3200) betjenes signalet på grundlag af togets passage af en formeldekontakt.

Meldinger.

Svendborg station afgiver – foruden den foreskrevne tilbagemelding for tog 238 (normalt til Ringe station) – tilbagemelding til Odense for tog 238.

Odense station må ikke afsende tog 2200 hhv. tog 3200, hvis forannævnte melding ikke er modtaget.

Odense station afsender tog 2200 uden afmelding. Tog 3200 afmeldes af Odense station til Fruens Bøge station, der videresender toget uden afmelding.

Svendborg station tilbagemelder tog 2200 til Odense station hhv. tog 3200 til Fruens Bøge station på normal måde.

Fruens Bøge station melder straks til Odense station, når tilbagemelding for tog 3200 er indgået.

Forinden pågældende melding er indgået til Odense station, må der ikke indlades andre tog på strækningen.

Uregelmæssigheder.

Evt. hjælpetog (hjælpemaskine) til tog 2200 (3200) tilkaldes gennem Odense station.

Ved evt. uregelmæssigheder i pågældende togs løb (nedbrud el. lign.) underretter Odense station snarest 4. trafiksektion.

Endvidere underrettes Svendborg station senest ved tidspunktet for togets planmæssige ankomst til Svendborg.

Særtogskørsel m.v.

I tilfælde af særtogskørsel, sporspærring eller andre ekstraordinære forhold på strækningen i det i stk. 2 anførte tidsrum må ordningen ikke bringes i anvendelse.

Gyldig fra 1/9 1966

Instruks nr. 41

Efterbetaling for rejsende til eller fra udlandet

For rejsende, der mangler rejsehjemmel mellem danske og vesttyske grænsestationer eller mellem tarifgrænsen og en dansk eller vesttysk grænsestation, og som ikke har ordnet efterbetalingsspørgsmålet på en station, udsteder togpersonalet togbilletter efter følgende bestemmelser:

Togbilletterne udstedes til enkeltrejse mellem den danske og den vesttyske grænsestation hhv. mellem tarifgrænsen og den pågældende grænsestation.

Billetter, der omfatter såvel en dansk som en udenlandsk strækning, forsynes med tegnet »Φ« oven over datoangivelsen.

Billetter, der omfatter en vesttysk grænsestrækning, påtegnes »DB Personenzug«.

For voksne opkræves følgende beløb:

Strækning	*2. klasse* kr.	*1. klasse* kr.	*Tilkøb fra 2. til 1. klasse* kr.
Padborg–Flensburg	2,90	4,60	1,70
Padborg–Flensburg gr	1,00	1,50	0,50
Flensburg gr–Flensburg	1,90	3,10	1,20
Tønder H–Süderlügum	2,20	3,40	1,20
Tønder H–Tønder gr	1,00	1,50	0,50
Tønder gr–Süderlügum	1,20	1,90	0,70
Tønder H–Niebüll	3,30	5,00	1,70
Tønder gr–Niebüll	2,30	3,50	1,20

Mellem danske og vesttyske grænsestationer befordres børn mellem 4 og 10 år for halvdelen af de anførte priser, medens der for børn mellem 10 og 12 år for den vesttyske delstrækning opkræves de anførte og for den danske delstrækning halvdelen af de anførte priser.

Samtlige billetpriser afrundes evt. opad til mangefold af 10 øre, og der opkræves ikke tillæg til billetpriserne.

Togbilletter til de omhandlede strækninger må ikke omfatte tilsluttende danske strækninger, men for sådanne skal der udstedes særskilt togbillet uden tillæg.

Togbilletter til heromhandlede grænsestrækninger må kun afregnes med de pågældende grænsestationer samt stationerne Esbjerg og Fredericia.

Gyldig fra 1/2 1968.

Instruks nr. 41

Efterbetaling for rejsende til eller fra udlandet

Til rejsende, der mangler rejsehjemmel mellem danske og vesttyske grænsestationer eller mellem tarifgrænsen og en dansk eller vesttysk grænsestation, og som ikke har ordnet efterbetalingsspørgsmålet på en station, udsteder togpersonalet togbilletter efter følgende bestemmelser:

Togbilletterne udstedes til enkeltrejse mellem den danske og den vesttyske grænsestation hhv. mellem tarifgrænsen og den pågældende grænsestation.

Billetter, der omfatter såvel en dansk som en udenlandsk strækning, forsynes med tegnet »Φ« oven over datoangivelsen.

Billetter, der omfatter en vesttysk grænsestrækning, påtegnes »DB Personenzug«.

For voksne opkræves følgende beløb:

Strækning	*2. klasse* kr.	*1. klasse* kr.	*Tilkøb fra 2. til 1. klasse* kr.
Padborg–Flensburg	3,10	4,90	1,80
Padborg–Flensburg gr	1,20	1,80	0,60
Flensburg gr–Flensburg	1,90	3,10	1,20
Tønder H–Süderlügum	2,40	3,70	1,30
Tønder H–Tønder gr	1,20	1,80	0,60
Tønder gr–Süderlügum	1,20	1,90	0,70
Tønder H–Niebüll	3,50	5,30	1,80
Tønder gr–Niebüll	2,30	3,50	1,20

Børn mellem 4 og 12 år befordres for halvdelen af de anførte priser, medens børn under 4 år befordres uden betaling.

Samtlige billetpriser afrundes evt. opad til mangefold af 10 øre, og der opkræves ikke tillæg til billetpriserne.

Togbilletter til de omhandlede strækninger må – bortset fra strækningen Rødby Færge–Puttgarten hhv. Rødby Færge–Puttgarten Mitte See – ikke omfatte tilsluttende danske strækninger, men der skal for sådanne udstedes særskilt togbillet uden tillæg.

Togbilletter til heromhandlede grænsestrækninger må kun afregnes med de pågældende grænsestationer samt stationerne Esbjerg og Fredericia.

Gyldig fra 25/8 1969.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler på visse fynske strækninger.

På nedennævnte fynske jernbanestrækninger og omnibusruter er rejsehjemlerne tillige gyldige til rutebil- hhv. jernbanebefording i følgende omfang:

1) **Rutebilbilletter** udstedt på ruten:
Odense–Ringe–Svendborg (»togbiler«)
er gyldige til tog over samme strækning, ligesom jernbanerejsehjemler er gyldige til rutebil over samme strækning.
2) **Rutebildobbeltbilletter** til ruten **Svendborg–Stenstrup–Korinth** kan på tilbagerejsen benyttes i tog over strækningen **Svendborg–Stenstrup eller omvendt.**

Herudover gælder følgende:
Rutebilbilletter udstedes i almindelighed som maskinbilletter, jf nedenstående.

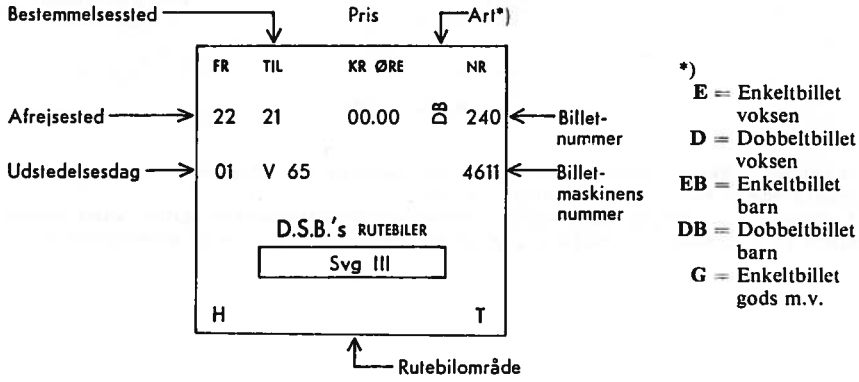
Rutebilbilletter er i tog kun gyldige til 2. klasse. Rutebilkort (10 turs kort og 50 turs kort) er i intet tilfælde gyldige til tog.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er i intet tilfælde gyldige til rutebil.

Rutebildobbeltbilletter er, når de ønskes benyttet til tilbagerejse med tog eller »togbil«, gyldige i **3 dage.**

Jernbanerejsehjemler bevarer deres almindelig gældende gyldighedstid ved benyttelse i rutebil.

Særlige bestemmelser om rutebilbilletter udstedt som maskinbilletter.
Billetternes udseende fremgår af nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

På de strækninger, hvor maskinbilletter kan benyttes i togene, har takststationerne følgende numre (den tilsvarende jernbanestation er evt. anført i parentes):

Odense–Ringe–Svendborg
(»togbiler«) (område »Svg III«)

Odense	1
Ringe	22
Kværndrup	21
Svendborg	9

Svendborg–Stenstrup
(område »Svg II«)

Svendborg	40
Sørup gl. skole (Svendborg)	39
Heldagervej (Svendborg)	38
Slæbæk (Kirkeby)	37
Kirkeby (Stenstrup Syd)	36
Stenstrup	35

Opmærksomheden henledes på, at der for adskillige stationer anvendes flere takststationsnumre, **men kun billetter med de ovenanførte numre er gyldige i tog.**

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Odense og Tommerup.

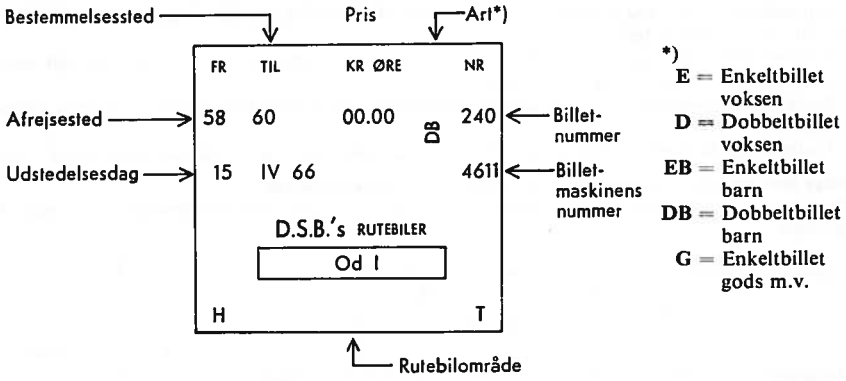
Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som billetten lyder på.

(Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er **ikke** gyldige til rutebilerne).

Rutebildobbeltbilletter løst til rejse mellem 2 af følgende takststationer Odense (1), Holmstrup (58), Render (60) og Tommerup (82) kan på tilbagerejsen benyttes i tog på 2. klasse.

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Rutebilbilletter udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Vojens og Haderslev og mellem Rødekro og Åbenrå.

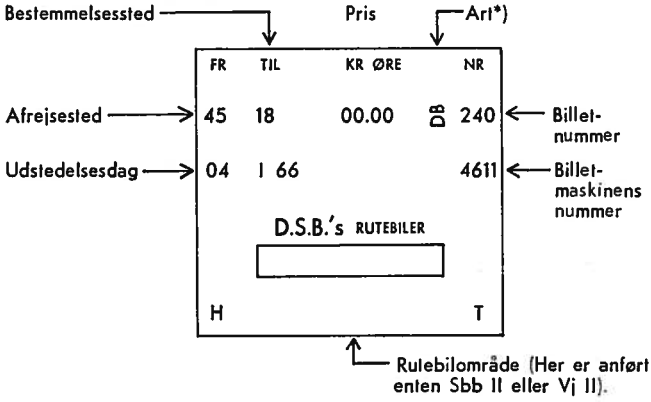
Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes i rutebilerne. Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende samt for ansatte ved privatbanerne er dog **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan benyttes i tog på **tilbagerejsen**, og er gyldige i 3 dage.

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser.

Der anvendes følgende takststationsnumre (billetterne udstedes i intet tilfælde udover Vojens hhv. Rødekro):

Vojens–Haderslev		**Rødekro–Åbenrå**	
Vojens	45	Rødekro	35
Styding	43	Rise	36
Hammelev	42	Åbenrå	34
Haderslev H og By	18		



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4×4½ cm på gult papir, der på bagsiden er påtrykt krone og vingehjul med rød farve.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Ålborg og Hjørring.

Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes til **rutebilturene, Ålborg rutebilst. af 21.00 og 23.35,** og turen **Hjørring af 23.10,** fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som rejsehjemlen gælder fra hhv. til.

Jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, kan på **tilbagerejsen** benyttes til de øvrige rutebilture fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, billetten gælder til hhv. fra.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er i intet tilfælde gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på.

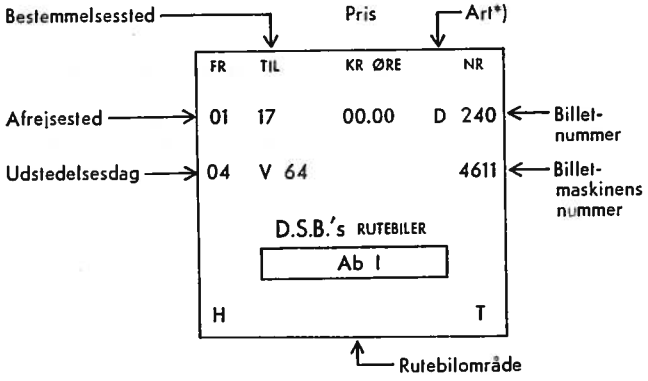
(Rutebilernes 10- og 50-turs kort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Ålborg	Ålborg (1),
Nørresundby	Nørresundby (2),
Hvorupgård	Bout (3), Vestbjerg (4),
Sulsted	Hostrup (5), Sulsted (6), Ajstrupvej (7),
Tylstrup	Tylstrup Kro (8), Nejst (Kraghedevej) (9),
Brønderslev	Ø. Brønderslev (10), Brønderslev (11), Sindssygehospitalet (20),
Emb	Serritslev (12),
Vrå	Årup (13), Vrejlev Kro (14),
Hæstrup	Harken (15), Hæstrup (16),
Hjørring	Hjørring (17)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir, og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelse som på maskinbilletter.

Opmærksomheden henledes på, at også jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, mellem Ålborg og Nørresundby herefter på tilbagerejsen kan benyttes i rutebilerne.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Ringkøbing og Holstebro.

Alle **jernbanerejsehjemler** kan benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som rejsehjemlen gælder fra hhv. til.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er dog **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på.

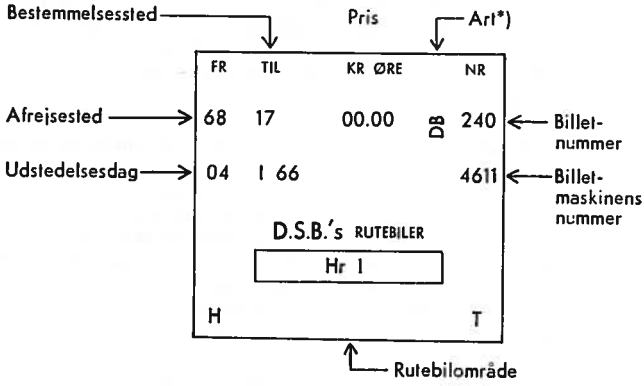
(Rutebilernes 10- og 50-turs kort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige i måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Ringkøbing	Ringkøbing (57)
Hee	Heager (60), Hee (61), Eistrup (62)
Tim	Tim (63), 15 km-stenen (64)
Ulfborg	Madumvej (65), Ulfborg (66), Ulfborg Kirke (67)
Vemb	Vemb (68)
Bur	Bur (69)
Navr	Navr (70)
Holstebro	Frøjk (71), Holstebro (17)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir, der dog, indtil nuværende beholdning er opbrugt, vil være forsynet med 2 røde længdestriber.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilbilletter i togene og i rutebilerne mellem Holstebro og Struer.

Der er mellem selskabet »De forenede rutebiler«'s rutebiler og statsbanernes tog og rutebiler **lokalt** i forbindelserne:

Holstebro–Struer, Hjerm–Struer og Hjerm–Holstebro

etableret fælles billetbenyttelse i følgende omfang:

A.
i tog kan på 2. klasse benyttes

1) Statsbanernes rutebil**dobbelt**billetter på tilbagerejsen indenfor gyldighedstiden **3 dage.**

Billetterne, der normalt udstedes som maskinbilletter, jf omstående **skitse 1,** skal ikke indsamles, men omhyggelig klipning indskærpes.

Rutebil**kort** er **ikke** gyldig til tog.

2) Rutebilselskabets **dobbelt**billetter på tilbagerejsen indenfor gyldighedstiden **3 dage.**

Billetterne, der normalt udstedes som maskinbilletter, jf omstående **skitse 2,** skal i afregningsøjemed indsamles af togpersonalet og henlægges enten i de på Struer station opstillede kasser, der er anbragt i forgangen ved indgangen til billetkontoret og stationsbestyrerens kontor samt i gangen ved togpersonalets opholdsværelser, eller i en af de på hver af perronerne på Holstebro station anbragte hvide kasser.

Af hensyn til afregningen med rutebilselskabet er det af økonomisk betydning for DSB, at billetterne indsamles og afleveres som foreskrevet

Billetter, der er klippet, gennemrevet eller på anden måde annulleret, må ikke godtages, men der skal til sådanne rejsende udstedes en togbillet til **ordinær** betaling (uden tillæg) for den strækning, hvorover rejsen finder sted. Togbilletten påtegnes »Ugyldig rutebilbillet«, og i tograpportens rubrik 19 anføres en bemærkning om forholdet.

Andre af rutebilselskabet udstedte rejsehjemler f.eks. rabatbilletter eller kort, er **ikke** gyldige til tog.

B.
i statsbanernes rutebiler kan benyttes

1) **Alle jernbanerejsehjemler,** herunder dobbeltbilletter på tilbagerejsen indenfor gyldighedstiden **3 dage.**

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende samt for ansatte ved privatbaner er dog **ikke** gyldige til rutebilerne.

2) Rutebilselskabets **dobbelt**billetter på tilbagerejsen indenfor gyldighedstiden **3 dage** udstedt i ovennævnte forbindelser samt i øvrige forbindelser på den direkte rute mellem Holstebro og Struer.

Andre af rutebilselskabet udstedte rejsehjemler, f.eks. rabatbilletter eller kort, er **ikke** gyldige i statsbanernes rutebiler.

C.
i rutebilselskabets rutebiler kan benyttes

1) Jernbane**dobbelt**billetter på tilbagerejsen indenfor gyldighedstiden **3 dage.**
2) Statsbanernes rutebil**dobbelt**billetter på tilbagerejsen indenfor gyldighedstiden **3 dage** udstedt i ovennævnte forbindelser samt i øvrige forbindelser på statsbanernes rutebilruter mellem Holstebro og Struer.

Statsbanernes rutebil**kort** er **ikke** gyldige til selskabets rutebiler.

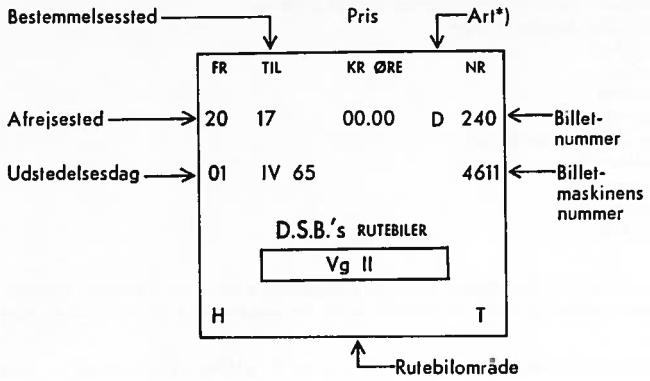
Særlige bestemmelser om rutebilbilletter udstedt som maskinbilletter.
Billetternes udseende fremgår af nedenstående skitser.

De påtrykte angivelser har følgende betydning:

Takststationsnumre:

Holstebro	17
Hjerm	20
Struer	23

1) **Billetter udstedt i statsbanernes rutebiler:**

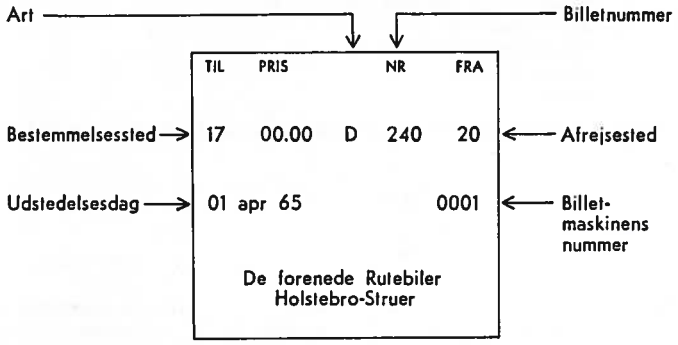


*) E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelsen 4 × 4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »unlversalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

2) **Billetter udstedt i rutebilselskabets biler:**



Billetterne trykkes i 4 × 4 cm på bleggult papir.

Opmærksomheden henledes på den forskellige placering af numrene for hhv. afrejse- og bestemmelssted på den i statsbanernes rutebiler anvendte billettype og på den af rutebilselskabet anvendte type.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler på strækningen Randers–Viborg.

For rejsehjemler, udstedt lokalt i følgende forbindelser (begge retninger):

Randers–Ulstrup eller Sønder-Vinge
Randers–Bjerringbro
Viborg–Rindsholm
Viborg–Rødkærsbro
Viborg–Bjerringbro
Viborg–Ulstrup eller Sønder Vinge
Rindsholm–Rødkærsbro
Rindsholm–Bjerringbro
Rødkærsbro–Bjerringbro
Ulstrup–Bjerringbro

gælder følgende:

Jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, kan på **tilbagerejsen** benyttes i rutebil. Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse. (Rutebilkort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Jernbaneabonnementskort udstedt lokalt i forbindelserne

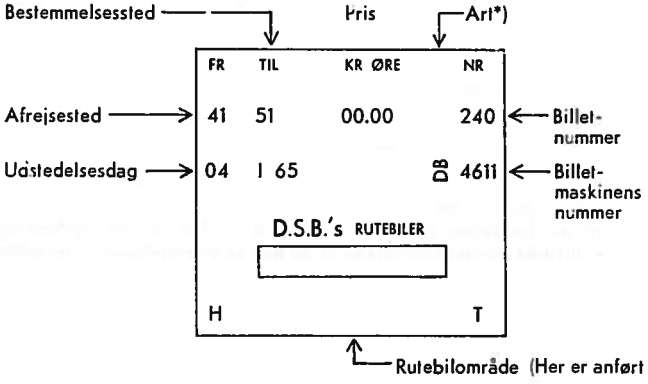
Randers–Ulstrup
Randers–Bjerringbro
Ulstrup–Bjerringbro

er gyldige til rutebilturen Randers rtb. af 17.30, Ulstrup af 18.10, Bjerringbro an 18.35.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Randers.....	Randers (41)
Ulstrup.....	Sønder-Vinge (50) eller Ulstrup (51)
Bjerringbro.....	Bjerringbro (55)
Rødkærsbro.....	Rødkærsbro (59) eller (60)
Rindsholm.....	Rindsholm (62)
Viborg.....	Viborg (65)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelsen 4 × 4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler på strækningen Århus–Hadsten–Randers.

Jernbaneenkelt- og dobbeltbilletter, herunder 65-billetter mellem Hadsten og Århus hhv. Randers eller stationer derudover kan benyttes i rutebil.

Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes til **rutebilturen, Arhus rutebilst. af 23,20** til hhv. fra stationsbyerne på ruten.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse mellem Hadsten og Århus hhv. Hadsten og Randers.

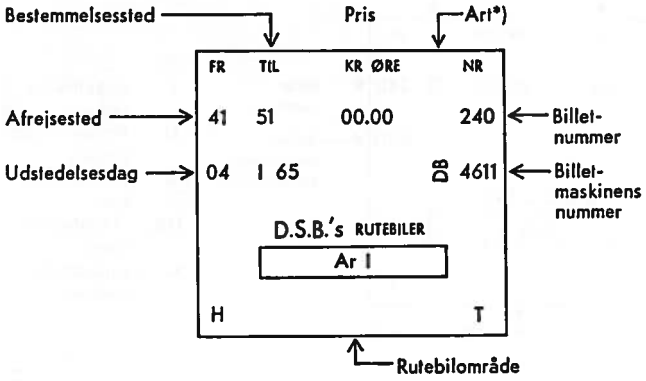
(Rutebilkort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Århus H.....	Århus 25
Hadsten.....	Hadsten 38
Randers.....	Randers 21

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf. nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4×4½ cm på gult papir, og er på bagsiden påtrykt krone og vingehjul med rød farve.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler på strækningen Esbjerg–Bramming–Ribe.

Jernbanerejsehjemler kan i det omfang, der er anført i publikumskøreplanens gule blade under planerne 876 og 877, benyttes i rutebiler fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, billetten lyder på.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er **ikke** gyldige til rutebilerne.

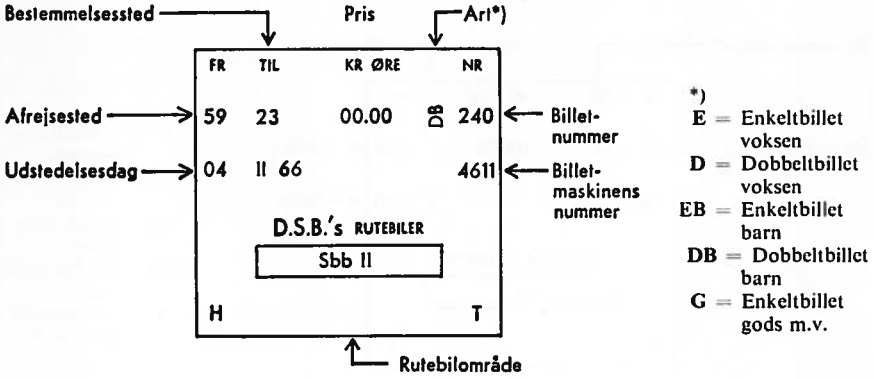
Rutebilbilletter (såvel enkelt- som dobbeltbilletter) udstedt mellem en af takststationerne Bramming (16), Sejstrup (23), Gredstedbro (15) og Farup (56) og en af takststationerne Arnum Nykro (13), Toftlund (12), Bevtoft (10), Åbenrå (34), Søgård (37), Kværs (38), Gråsten (81), Nybøl (78), Sønderborg (1), Lundtoft (51), Holbølvej (52), Holdbi kro (53), Kiskelund (54), Kruså korsvej (89), Kruså (90), Wassersleben (91), Flensborg ZOB (92), Smedeby (93), Bov (94), Padborg (95), Frøslev (96) og Lejren (97) kan Hv.f.S. benyttes i tog 477 over strækningen Ribe–Bramming.

Rutebildobbeltbilletter løst til rejse mellem 2 af følgende takststationer: Ribe (14), Gredstedbro (15), Farup (56) og Bramming (16) kan på tilbagerejsen benyttes i tog på 2. klasse.

(Rutebilkort er **ikke** gyldige til tog)

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Rutebilbilletter udstedes som maskinbilletter, jf. nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir, og er på bagsiden påtrykt krone og vingehjul med rød farve.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »unisalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Grindsted og Esbjerg.

Jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, kan på **tilbagerejsen** benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, billetten lyder på.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på.

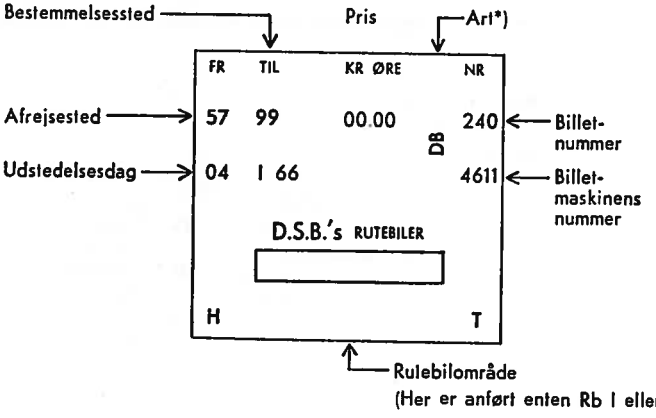
(Rutebilernes 10- og 50-turs kort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Esbjerg	Esbjerg (57)
Agerbæk	Vardevej (65)
Tofterup	Tofterup (66)
Krogager	Krogager (67)
Grindsted	Grindsted (99)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Herning og Brande.

Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som rejsehjemlen gælder fra hhv. til.

På turen Herning af 17.00 er abonnentskort dog kun gyldige i forbindelse med særlig rutebil-abonnementsbillet, jf. ordreserie D, side 92 IX.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er i intet tilfælde gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter (dog ikke **mellem Herning og Hammerum**), kan på tilbagerejsen benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på.

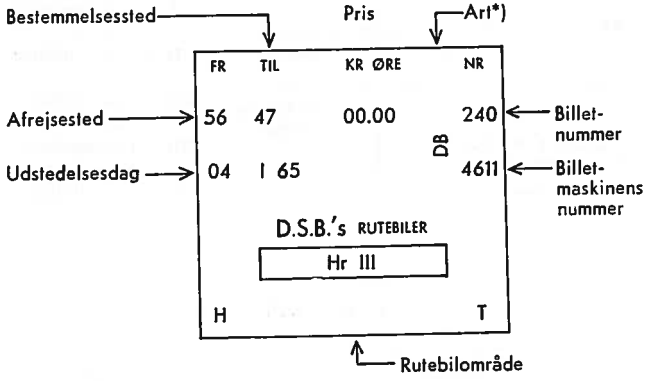
(Rutebilernes 10- og 50-turs kort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uansat afstanden** gyldige i måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.)

Herning	Herning (56)
Nørre-Kollund	Nørre-Kollund (63), Hauge (53), Langelund (52)
Kølkær	Kølkær (51), Slumstrup (62)
Søbylund	Søbylund (50)
Fasterholt	Fasterholt (49)
Brande	Dørslund (48), Brande (47)

Rutebilbilletter udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler i Thy.

Jernbaneenkelt- og dobbeltbilletter, herunder 65-billetter, mellem Thybanens stationer på den ene side og stationer **ud over** Struer på den anden side kan benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, billetten lyder på.

Jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, mellem Thybanens stationer (herunder Struer) **indbyrdes** kan på **tilbagerejsen** benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, billetten lyder på.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er i intet tilfælde gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på.

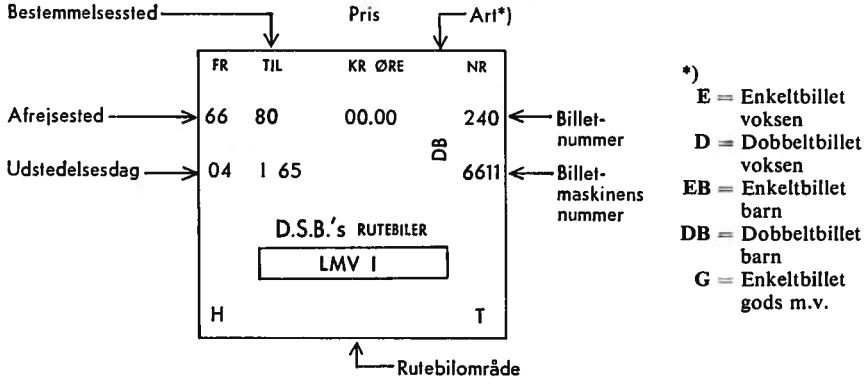
(Rutebilkort er **ikke** gyldig til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Struer	Struer (1)
Humlum	Humlum Kirke (3), Humlum (4)
Oddesund	Oddesund (45)
Uglev	Odby (46), Uglev (81), Søndbjerg (82), Hellerød (83)
Hvidbjerg	Flovlev (48), Jegindø (49), Egebjerg (50), Hvidbjerg (51), Smerup (52), Tambohus (84)
Lyngs	Lyngs (53), Jestrup (54)
Ydby	Holmgård (55), Ydby (56), Gjettrup (57)
Hurup Thy	Randrup (58), Vestervig (59), Thygstrup (60), Grurup (65), Hurup Thy (66), Heltborg (67), Ullerup (68)
Bedsted Thy	Villerup (61), Bedsted Thy (62), Visbyå (69), Visby (70)
Hassing	Hassing (63), Villerslev (71)
Hørdum	Hørdum (64), Koldby (72)
Snedsted	Harring (73), Stagstrup (74), Sundby (75)
Todbøl	Skjoldborg (76)
Sjørring	Nordentoft (77), Silstrup (78)
Thisted	Thisted (80)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser.



Billetterne trykkes i størrelsen 4 × 4½ cm på gult papir, og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlige lyserød (universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Skive og Glyngøre (Nykøbing Mors).

Alle rejsehjemler kan benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som billetten lyder på.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er dog **ikke** gyldige til rutebilerne.

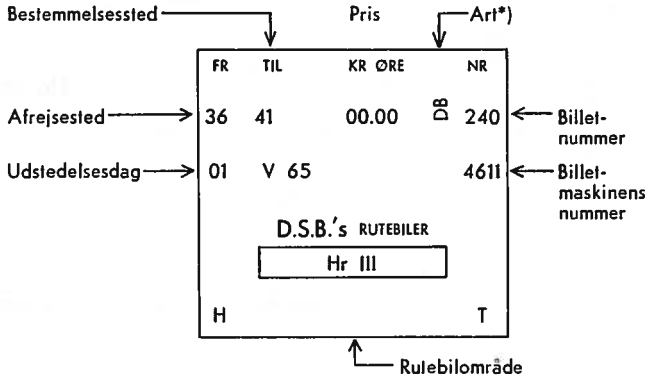
Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på. (Rutebilkort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er gyldige **3 dage.**

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, ser også viser betydningen af de påtrykte angivelser.

Der anvendes følgende tatststationsnumre:

Skive	36	Durup	41
Dølbyvad	37	Bysted	42
Lybyvej	38	Glyngøre	43
Jebjerg	39	Pinen	44
Roslev	40	Plagen	65
Tinghøj	45	Nykøbing M.	46



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »univerbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Herning og Viborg.

Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som rejsehjemlen gælder fra hhv. til.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er dog **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested som billetten lyder på.

Rutebildobbeltbilletter er gyldige **3 dage.**

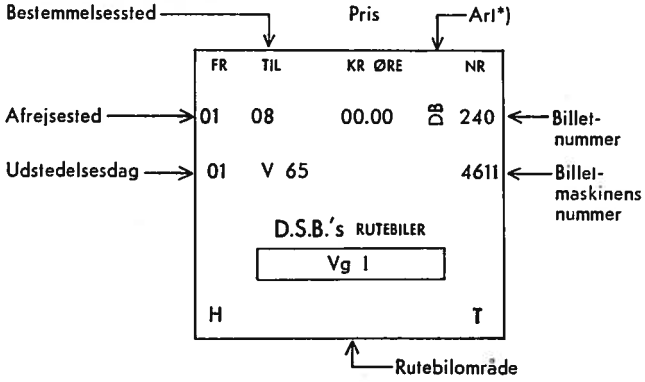
Endvidere er **rutebilernes ugekort og månedskort** gyldige til togene mellem de stationer, der ligeger nærmest ved de på billetterne angivne takststationer. Prøver af rutebilernes ugekort og månedskort samt instruks for klipning af disse er oplagt på togpersonalets opholdsværelse i **Herning** og **Viborg.**

Uanset bestemmelserne i ordreserie D, side 42 IX, henholdsvis ordreserie M, side 118 II, er **rejseafbrydelse** – mod fornøden påtegning på billetten – forsøgsvis **tilladt** såvel på rutebilbilletter, der benyttes i tog, som på jernbanebilletter, der benyttes i rutebil.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Viborg	Viborg (15)
Hald Ege	Hald Ege (13)
Skelhøje	Fallesgårde (Skelhøje) (11)
Frederiks	Frederiks (10)
Karup	Karup (9)
Kølvrå	Kølvrå (8)
Gedhus	Gedhus (7)
Ilskov	Ilskov (6)
Sunds	Nørremark (5), Sunds (4)
Herning	Herning (1)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir, og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

E. Passagerrejser med lyntog.

Tog nr.	strækning	personale
11	Es–Va Es–Sj	Es tbtj. tur 41 Hv. f. S. 1 lkf. Hv.f.S.
15	Ar–Fh Ab–Fh	Ar tbtj. tur 72 Hv.undt. d.f.s. (ej Ma 21/6–11/8 Ar–Ab). Ab tbtj. tur 26 Hv.e.S. Ab tbtj. tur 32 Lø Ab tbtj. tur 52 S
315	Sk–Str	1 lkf. dgl Str tgf. tur 13 S Str. tgf. tur 14 Hv. f. hv. Str. tbtj. tur 54 Hv. f. hv.
35	Od–Fa	Od tgf. tur 8 Hv. e. S. undt. 24/6–5/8
63	Bm–Es	Es tgf. tur 67 S
65	Ar–Rd	Rd tgf. tur 7 S Rd tgf. tur 18 S Rd tgf. tur 17 Hv Rd tbtj tur 44 S
365	Sk–Str	Str tgf tur 11 Lø Str tgf tur 16 S Str tgf tur 74 Fr
69	Ng–Od Fa–Bb Hr–Str	Ng tgf. tur 9 S Hr. tgf. tur 3 Hv.f.Hv. Str tgf. tur 12 Hv.f.Hv. Str. tbtj. tur 46 S

Tog nr.	strækning	personale
30	Od–Ng	Fa tgf. tur 35 Hv. Fa tgf. tur 20 Hv. e. hv.
38	Str–Sj Es–Fa Od–Ng	Str tgf. tur 71 Hv. Fa tbtj. tur 55 Ti–Fr Fa tbtj. tur 109 Fr Od tgf. tur 32 Hv.e.S. 24/6–5/8
340	Str–Sk Str–Vg	Str tbtj. tur 53 Hv.undt. d. e. s. Str. tgf. tur 27 S
44	Hr–Fa	Fa tbtj. tur 75 Hv ej 21/6–10/8
80	Ar–Ng	Fa tgf. tur 44 Hv.f.S. Ar tgf. tur 42 Lø
380	Sk–Vg	Vg tbtj. tur 11 S
88	Ar–Fa Fa–Ng	1 lkf. dgl. Fa tgf. tur 41 Hv. undt. Fr og d.f.S.
492	Sdb–Te	Sdb lkf. 118 Hv.f.S.
92	Fa–Ng	Fa tgf. tur 48 Hv. undt. d.f.s.

Ved passagerrejser med **MA-lyntog** Ng–Sdb–Ng og Ar–Str–Ar benyttes kupé »BII« i Sønderborg-hhv Struer-delen.
Kupeen er forsynet med kupélås.

F. Tjenesterejser med statsbanernes rutebiler.

Til brug for tog- og lokopersonale, der i henhold til turlister og kørselsfordeling eller efter særlig ordre, samt for bane- og signaltjenestens personale, der efter skriftlig rekvisition i hvert enkelt tilfælde skal foretage tjenesterejser (passagerrejser) med statsbanernes rutebiler, er der på nedenstående stationer (mdt) oplagt særlige rutebilfripas, der udstedes i det anførte omfang.

De pågældende, der skal foretage rejserne, må selv sørge for afhentning af fripasset.

Stationer (mdt), der har oplagt omhandlede rejsehjemler, opfører ved hver måneds udgang de i månedens løb udstedte fripas på fortegnelsen over fripas (blanket A 227) og indsender fortegnelsen vedlagt stammerne til de udstedte rejsehjemler til **personafregningen.**

Station	Udsteder rutebilfripas for
Nyborg H Odense Tommerup Ringe Svendborg Fåborg Assens	Tog- og lokopersonale efter særlig ordre, samt bane- og signaltjenestens personale.
Padborg	Lokopersonale efter særlig ordre ved rejse Pa–Åa eller omvendt (rute 796). Endvidere tog- og lokopersonale efter særlig ordre ved rejse Pa–Sdb.
Sønderborg H	1 tbtj. Sdb–Pa (Pa tur 15) Hv undt. dag før S. til bilen Sdb af 10.50. Endvidere togpersonale efter særlig ordre ved rejse Sdb–Pa, samt signaltjenestens personale ved rejse Sdb–Fyv–Sdb.
Haderslev H	Tog- og lokopersonale efter særlig ordre.
Åbenrå	1 tgf. Åa–Rq (Fa tur 29) Hv til bilen, Åa af 6.40. 1 lkf. Åa–Rq S.f.Hv. til bilen, Åa af 13.38, 1 lkf. Rq–Åa Hv.f.S. 1/6–28/9 til bilen, Rq af 18.17 og Hv.f.S. 5/10–31/5 til bilen Rq af 17.48. Endvidere tog- og lokopersonale efter særlig ordre.
Vojens	Lokopersonale efter særlig ordre samt signaltjenestens personale og kun for rejser på strækningen Oj–Had.
Rødekro	1 traktorfører Ma–Fr til bilen, Åa af 21.17, 1 traktorfører Lø til bilen Åa af 13.38, traktorpersonale (2 mand) Hv.e.S. til bilen Rq af 7.25. Endvidere lokopersonale efter særlig ordre samt signaltjenestens personale og kun for rejser på strækningen Rq–Åa.
Århus H	Signaltjenestens personale og kun for rejser til Hc, Hx, Il og Lt.
Viborg	Bane- og signaltjenestens personale for rejser til strækningen Vg–Hr, Vg–Aat og Vg–Rk. Endvidere tog- og lokopersonale efter særlig ordre.
Holstebro Bur Vemb Ulfborg Tim Ringkøbing	Banetjenestens personale for rejser på strækningen Ho–Rj.
Herning	Lokopersonale efter særlig ordre, signaltjenestens personale for rejser til strækningen Hr–Vg og Hr–Ho samt banetjenestens personale for rejser til strækningen Hr–Vg. 1 tgf. Hr–Vg (Hr tur 2) S til bil 1216, Hr af 14.40. Endvidere togpersonale efter særlig ordre.
Karup	Banetjenestens personale for rejser på strækningen Hr–Vg.
Glyngøre	Tog- og lokopersonale efter særlig ordre.
Ålestrup	Banetjenestens personale for rejser til strækningen Aat–Vg. Signaltjenestens personale for rejser til strækningen Aat–Mp.

G. Førelse af rapporter samt rapportering af rejsende.

A. Førelse af tograpporter.

Udover de i ordreserie M, side 15–16, anførte bestemmelser gælder følgende:

1) **Følgende tog føres på samme rapport:**
(inden for hvert afsnit er togene opført i nummerorden efter det første tog, der skal føres på rapporten).

Tog nr.	Strækning
Vojens–Haderslev	
807–808–809–810–811–812	Hab–Oj–Hab–Oj–Hab–Oj–Hab
813(7813)–814–7815–7816–1815–1816	»
817–818–819–820–821(7821)–822(7822)	»
1823(7823)–1824(7824)–825(1825)–826(1826)	»
827–828	»
1829–1830–831–832–833–834–835(Hv)–836(Hv)	»
835(S)–(1836)–1837–1838–1839–1840	»
Rødekro–Åbenrå	
2853–2854–2863–2864–2875–2876	Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa
1880–1881–1882–1883–1884–1885–1886	Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa
1887–1888–1889–1890–1891–1892–1893–1894–3895	Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq

Endvidere føres lokalgodstog (d.v.s godstog mellem by- og knudestationer og nærliggende landstationer) parvis på samme rapport.

Særtog, der erstatter et plantog over en delstrækning, føres på samme rapport som plantoget over de(t) tilstødende strækningsafsnit, således at rapporten ialt omfatter kørslen over samme strækning som det tilsvarende plantog.

2) **Rapporten for følgende tog deles – foruden eventuelt trafiksektionsvis – således:**

Tog nr.	Rapporten deles i	Tog nr.	Rapporten deles i
917	Århus H	319	Struer
937	»	321	»
934	»	339	»
952	Randers	1387	»
962	»	330	»
1962	»	384	»
976	»	711	»
980	Ålborg	721	»
2045	Århus Rbg	735	»
2065	»	1761	»
2020	»	720	»
2905	»		
2995	Århus H	730 (1730)	»
2940	Århus Rbg	740	Herning
3940	»	1744	Struer

Udover foranstående tilfælde kan tograpporten deles, såfremt togets stamme udveksles på en station, hvor der finder togførerskifte sted.

Om førelse og deling af tograpporter for lyntogene henvises til hæftet »Lyntogskørsel«.

3) **Rapporten indsendes ikke trafiksektionsvis i følgende tilfælde:**

Jyske nordvestbanes tog, der gennemføres fra og til Randers, føres på én rapport omfattende hele strækningen Randers–Struer (Viborg). Blåskriften indsendes til **8.** *trafiksektion.*

Vejle-Holstebro-banens tog, der gennemføres fra og til Fredericia og til og fra Struer, føres på én rapport omfattende hele strækningen Fredericia-Struer. Blåskriften indsendes til **8.** *trafiksektion.*

Langå-Bramminge-banens tog, der gennemføres fra og til Esbjerg, føres, for så vidt angår strækningen syd for Brande, på én rapport, der også omfatter strækningen Bramminge–Esbjerg. Blåskriften af denne rapport indsendes til **8.** *trafiksektion.*

B. Vognrapport (blanket A 622) må fortsat omfatte flere tog.

C. Rapportering af antal rejsende i indenlandske sovevogne og siddevogne, der overføres over Storebælt:

Antal rejsende i ovennævnte vogne ved passage af Storebælt anføres i tograpportens rubrik 12 specificeret for hver vogn og vognklasse.

Rapporteringen foretages af togføreren på strækningen Ng–Fa hhv. Fa–Ng.

Antal rejsende i siddevogne medregnes endvidere i det i tograpportens rubrik 8 anførte tal, medens antal rejsende i sovevogne ikke medregnes.

D. Rapportering af rejsende i internationale tog (tog med kursvogne).

Uanset det i tegnforklaringen til tograpportformularen anførte skal rapportering af antal rejsende i internationale tog (tog med kursvogne) ske på følgende måde:

1) Tograpportens rubrikker 8 og 9 udfyldes på samme måde som foreskrevet for tog i indenlandsk trafik og indeholdende det samlede antal rejsende i alle togets **siddevogne** (lokale såvel som kursvogne).
2) Antal rejsende i hver enkelt kursvogn, herunder sovevogne og liggevogne ved **grænsepassagen** anføres på en særlig duplikeret formular, der udfyldes efter sit udvisende.

   Formularen, der er oplagt på stationerne Pa, Tdr, Es, Fa, Od, Rd og Fh, medføres af togføreren og udfyldes af denne (for tog i såvel retningen nord–syd som syd–nord).

   Den indsendes sammen med tograpporten til **2. distrikt.**

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler på visse fynske strækninger.

På nedennævnte fynske jernbanestrækninger og omnibusruter er rejsehjemlerne tillige gyldige til rutebil- hhv. jernbanebefording i følgende omfang:

1) **Rutebilbilletter** udstedt på ruten:
Odense–Ringe–Svendborg (»togbiler«)
er gyldige til tog over samme strækning, ligesom jernbanerejsehjemler er gyldige til rutebil over samme strækning.
2) **Rutebildobbeltbilletter** til ruten **Svendborg–Stenstrup–Korinth** kan på tilbagerejsen benyttes i tog over strækningen **Svendborg–Stenstrup eller omvendt.**

Herudover gælder følgende:
Rutebilbilletter udstedes i almindelighed som maskinbilletter, jf nedenstående.

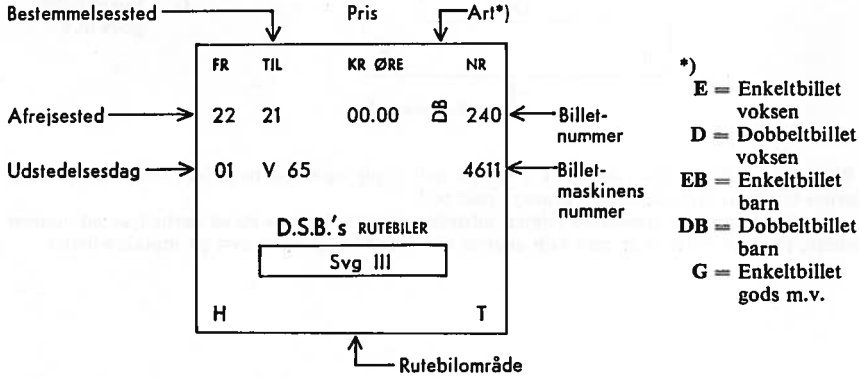
Rutebilbilletter er i tog kun gyldige til 2. klasse. Rutebilkort (10 turs kort og 50 turs kort) er i intet tilfælde gyldige til tog.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er i intet tilfælde gyldige til rutebil.

Rutebildobbeltbilletter er, når de ønskes benyttet til tilbagerejse med tog eller »togbil«, gyldige i **3 dage.**

Jernbanerejsehjemler bevarer deres almindelig gældende gyldighedstid ved benyttelse i rutebil.

Særlige bestemmelser om rutebilbilletter udstedt som maskinbilletter.
Billetternes udseende fremgår af nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

På de strækninger, hvor maskinbilletter kan benyttes i togene, har takststationerne følgende numre (den tilsvarende jernbanestation er evt. anført i parentes):

Odense–Ringe–Svendborg
(»togbiler«) (område »Svg III«)

Odense	1
Ringe	22
Kværndrup	21
Svendborg	9

Svendborg–Stenstrup
(område »Svg II«)

Svendborg	40
Sørup gl. skole (Svendborg)	39
Heldagervej (Svendborg)	38
Slæbæk (Kirkeby)	37
Kirkeby (Stenstrup Syd)	36
Stenstrup	35

Opmærksomheden henledes på, at der for adskillige stationer anvendes flere takststationsnumre, **men kun billetter med de ovenanførte numre er gyldige i tog.**

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Odense og Tommerup.

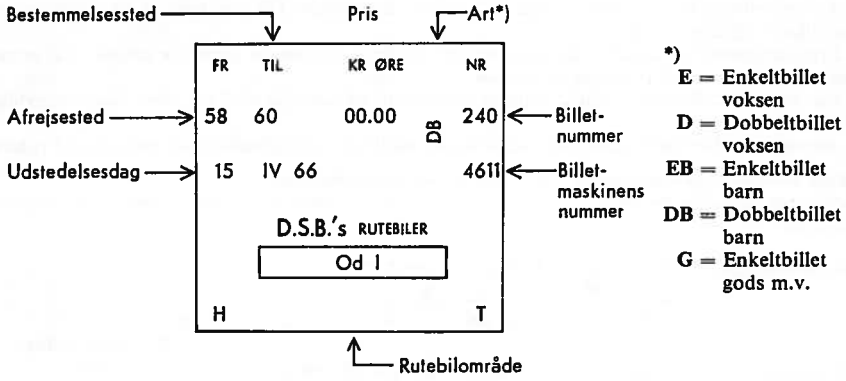
Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes i de i publikumskøreplanernes hvide blade anførte rutebilture fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som billetten lyder på.

(Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er ikke gyldige til rutebilerne).

Rutebildobbeltbilletter løst til rejse mellem 2 af følgende takststationer Odense (1), Holmstrup (58), Render (60) og Tommerup (82) kan på tilbagerejsen benyttes i tog på 2. klasse.

Rutebildobbeltbilletter er uanset afstanden gyldige 1 måned.

Rutebilbilletter udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



Billetterne trykkes i størrelse 4×4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Vojens og Haderslev og mellem Rødekro og Åbenrå.

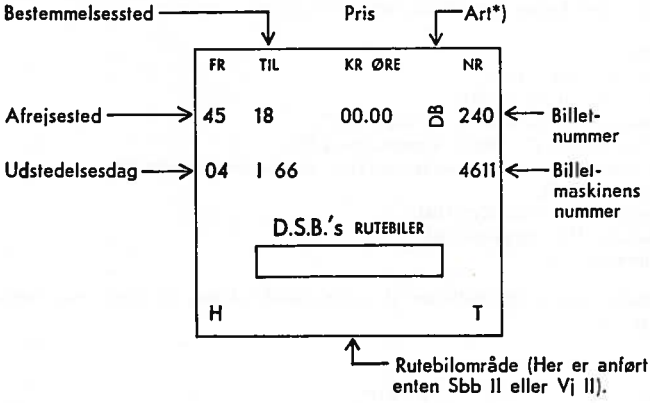
Alle **jernbanerejsehjemler** kan benyttes i rutebilerne. Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende samt for ansatte ved privatbanerne er dog **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan benyttes i tog på **tilbagerejsen**, og er gyldige i 3 dage.

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser.

Der anvendes følgende takststationsnumre (billetterne udstedes i intet tilfælde udover Vojens hhv. Rødekro):

Vojens–Haderslev		**Rødekro–Åbenrå**	
Vojens	45	Rødekro	35
Styding	43	Rise	36
Hammelev	42	Åbenrå	34
Haderslev H og By	18		



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4×4½ cm på gult papir, der på bagsiden er påtrykt krone og vingehjul med rød farve.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Ålborg og Hjørring.

Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes til **rutebilturene, Ålborg rutebilst. af 21.00 og 23.20,** og turen **Hjørring af 23.00,** fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som rejsehjemlen gælder fra hhv. til.

Jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, kan på **tilbagerejsen** benyttes til de øvrige rutebilture fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, billetten gælder til hhv. fra.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er i intet tilfælde gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på.

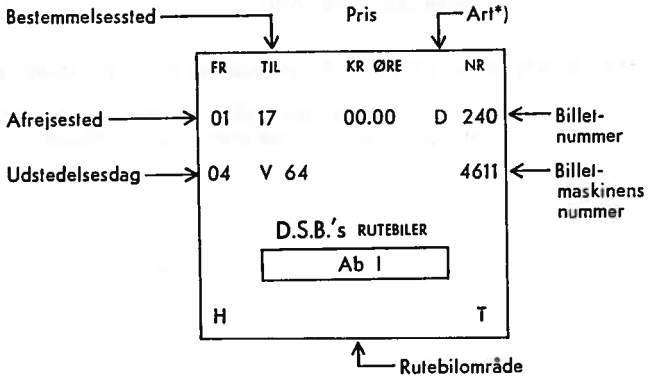
(Rutebilernes 10- og 50-turs kort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Ålborg	Ålborg (1),
Nørresundby	Nørresundby (2),
Hvorupgård	Bout (3), Vestbjerg (4),
Sulsted	Hostrup (5), Sulsted (6), Ajstrupvej (7),
Tylstrup	Tylstrup Kro (8), Nejst (Kraghedevej) (9),
Brønderslev	Ø. Brønderslev (10), Brønderslev (11), Sindssygehospitalet (20),
Emb	Serritslev (12),
Vrå	Årup (13), Vrejlev Kro (14),
Hæstrup	Harken (15), Hæstrup (16),
Hjørring	Hjørring (17)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



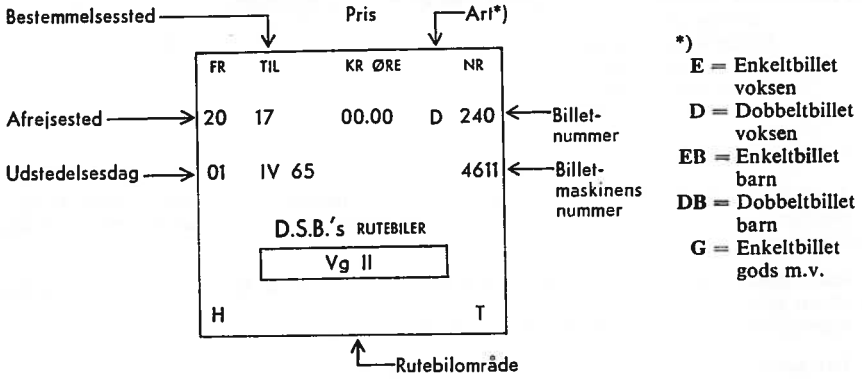
*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir, og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelse som på maskinbilletter.

Opmærksomheden henledes på, at også jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, mellem Ålborg og Nørresundby herefter på tilbagerejsen kan benyttes i rutebilerne.

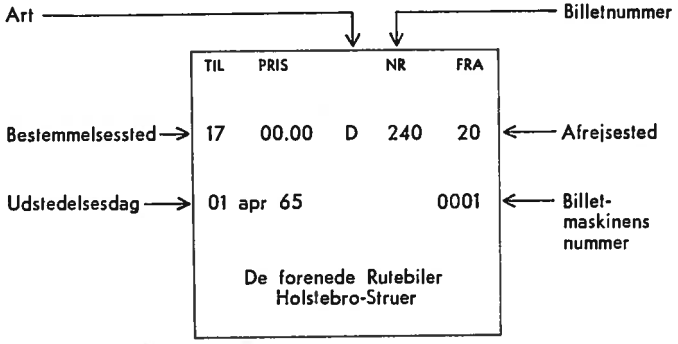
1) **Billetter udstedt i statsbanernes rutebiler:**



Billetterne trykkes i størrelsen 4 × 4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

2) **Billetter udstedt i rutebilselskabets biler:**



Billetterne trykkes i 4 × 4 cm på bleggult papir.

Opmærksomheden henledes på den forskellige placering af numrene for hhv. afrejse- og bestemmelsessted på den i statsbanernes rutebiler anvendte billettype og på den af rutebilselskabet anvendte type.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler på strækningen Randers–Viborg.

For rejsehjemler, udstedt lokalt i følgende forbindelser (begge retninger):

Randers–Ulstrup
Randers–Bjerringbro
Viborg–Rindsholm
Viborg–Rødkærsbro
Rindsholm–Rødkærsbro
Ulstrup–Bjerringbro

gælder følgende:

Jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, kan på **tilbagerejsen** benyttes i rutebil. Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse. (Rutebilernes 10 turs og 50 turs kort er **ikke** gyldige til tog).
Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Jernbaneabonnementskort udstedt lokalt i forbindelserne

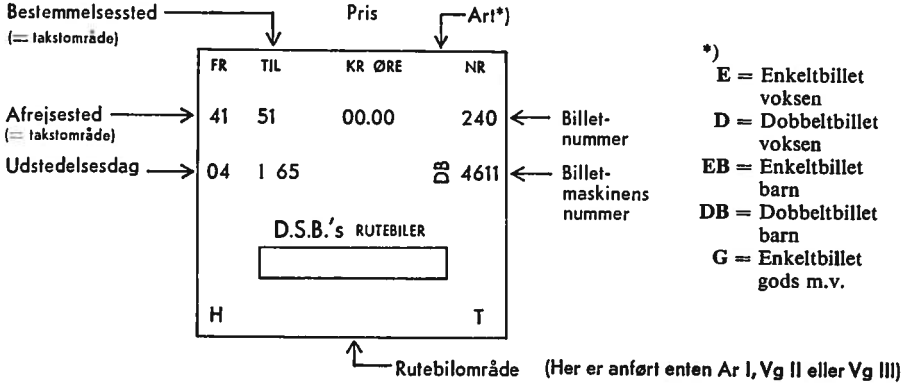
Randers–Ulstrup
Randers–Bjerringbro
Ulstrup–Bjerringbro

er gyldige til rutebilturen Randers rtb. af 17.30, Ulstrup af 18.10, Bjerringbro an 18.35.

På rutebilbilletterne anvendes numre til angivelse af de takstområder, mellem hvilke billetterne er gyldige. Nedenstående er i parentes anført takststationsnumrene for de takstområder, der svarer til de i betragtning kommende jernbanestationer.

Randers (41)
Ulstrup (51)
Bjerringbro (55)
Rødkærsbro (60)
Rindsholm (62)
Viborg (65)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



Billetterne trykkes i størrelsen 4 × 4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler på strækningen Århus–Hadsten–Randers.

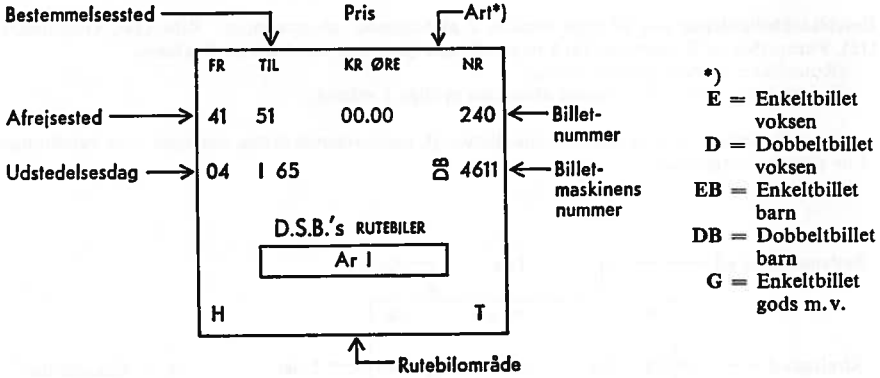
Jernbaneenkelt- og dobbeltbilletter, herunder 65-billetter mellem Hadsten og Århus hhv. Randers eller stationer derudover kan benyttes i rutebil.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbaner er ikke gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på tilbagerejsen benyttes i tog på 2. klasse mellem Hadsten og Århus hhv. Hadsten og Randers.
(Rutebilkort er ikke gyldige til tog).
Rutebildobbeltbilletter er uanset afstanden gyldige 1 måned.
Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Århus H.....	Århus 25
Hadsten.....	Hadsten 38
Randers.....	Randers 21

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf. nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



Billetterne trykkes i størrelse 4×4½ cm på gult papir, og er på bagsiden påtrykt krone og vingehjul med rød farve.
I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler på strækningen Esbjerg–Bramming–Ribe.

Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes i rutebil over strækningen Bramming–Ribe fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som rejsehjemlen gælder fra hhv. til.

Jernbanebilletter, der er gyldige til rejse mellem stationer på strækningen Esbjerg–Bramming–Ribe på den ene side og stationer uden for denne strækning på den anden side, kan benyttes i rutebilerne Esbjerg–Ribe.

Jernbanebilletter, der udelukkende eller som led i en længere rejse er gyldige mellem stationerne Esbjerg/Tjæreborg/Gredstedbro/Ribe/Åbenrå/Gråsten/Sønderborg kan benyttes i rutebilerne på Esbjerg–Sønderborgruten.

Bestemmelsen omfatter dog ikke jernbanebilletter udstedt til rejse lokalt mellem Esbjerg og Bramming, Esbjerg og Gredstedbro, Esbjerg og Ribe eller Gråsten og Sønderborg.

Ferierejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er **ikke** gyldige til rutebilerne.

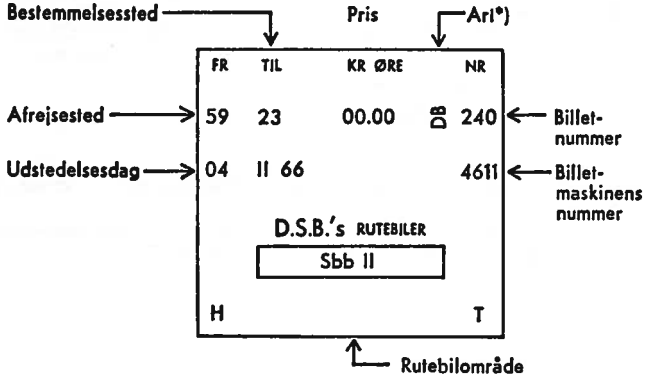
Rutebilbilletter (såvel enkelt- som dobbeltbilletter) udstedt mellem en af takststationerne Bramming (16), Gredstedbro (15) og Farup (56) og en af takststationerne Arnum Nykro (13), Toftlund (12), Bevtoft (10), Åbenrå (34), Søgård (37), Kværs (38), Gråsten (81), Nybøl (78), Sønderborg (1), Lundtoft (51), Holbølvej (52), Holbi kro (53), Kiskelund (54), Kruså korsvej (89), Kruså (90), Wassersleben (91), Flensborg ZOB (92), Smedeby (93), Bov (94), Padborg (95), Frøslev (96) og Lejren (97) kan benyttes i tog over strækningen Ribe–Bramming.

Rutebildobbeltbilletter løst til rejse mellem 2 af følgende takststationer: Ribe (14), Gredstedbro (15), Farup (56) og Bramming (16) kan på tilbagerejsen benyttes i tog på 2. klasse.

(Rutebilkort er **ikke** gyldige til tog)

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Rutebilbilletter udstedes som maskinbilletter, jf. nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir, og er på bagsiden påtrykt krone og vingehjul med rød farve.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »unisalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Grindsted og Esbjerg.

Jernbanedobbeltbilletter, herunder 65-billetter, kan på **tilbagerejsen** benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, billetten lyder på.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på.

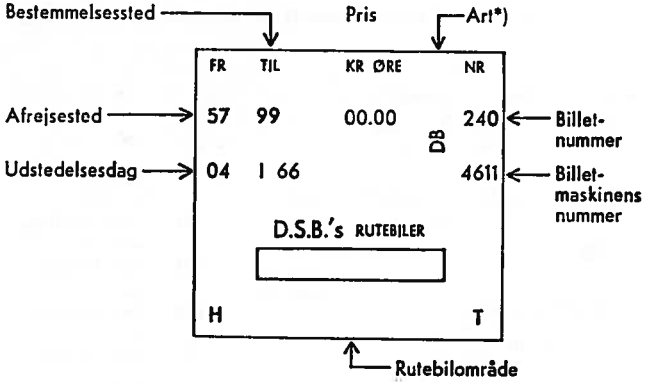
(Rutebilernes 10- og 50-turs kort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uanset afstanden** gyldige 1 måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Esbjerg	Esbjerg (57)
Agerbæk	Vardevej (65)
Tofterup	Tofterup (66)
Krogager	Krogager (67)
Grindsted	Grindsted (99)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Herning og Brande.

Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som rejsehjemlen gælder fra hhv. til.

På turen Herning af 16.55 er abonnentskort dog kun gyldige i forbindelse med særlig rutebilabonnementsbillet, jf. ordreserie D, side 92 XI.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er i intet tilfælde gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter (dog ikke **mellem Herning og Hammerum**), kan på tilbagerejsen benyttes i tog på 2. klasse fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested, som billetten lyder på.

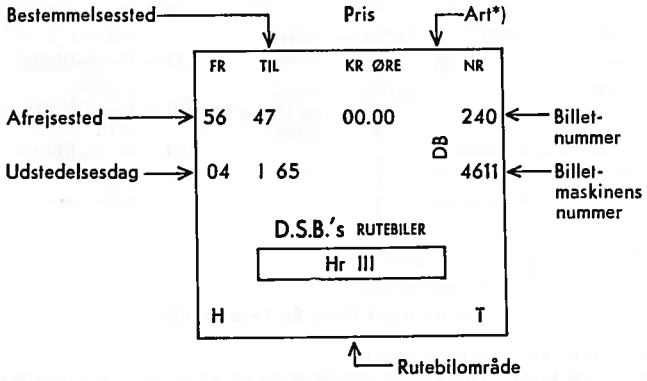
(Rutebilernes 10- og 50-turs kort er **ikke** gyldige til tog).

Rutebildobbeltbilletter er **uansat afstanden** gyldige 1 måned.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.)

Herning	Herning (56)
Nørre-Kollund	Nørre-Kollund (63), Hauge (53), Langelund (52)
Kølkær	Kølkær (51), Slumstrup (62)
Søbylund	Søbylund (50)
Fasterholt	Fasterholt (49)
Brande	Dørslund (48), Brande (47)

Rutebilbilletter udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

Benyttelse af jernbane- og rutebilrejsehjemler i togene og i statsbanernes rutebiler mellem Herning og Viborg.

Alle jernbanerejsehjemler kan benyttes i rutebil fra hhv. til det rutebilholdested, der ligger nærmest den jernbanestation, som rejsehjemlen gælder fra hhv. til.

Frirejsehjemler for ansatte ved statsbanerne og deres pårørende, samt for ansatte ved privatbanerne er dog **ikke** gyldige til rutebilerne.

Rutebildobbeltbilletter kan på **tilbagerejsen** benyttes i tog fra hhv. til den jernbanestation, der ligger nærmest det rutebilholdested som billetten lyder på.

Rutebildobbeltbilletter er gyldige 3 dage.

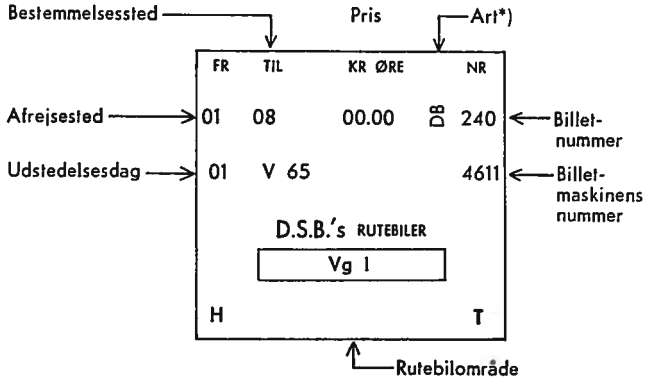
Endvidere er **rutebilernes ugekort og månedskort** gyldige til togene mellem de stationer, der ligeger nærmest ved de på billetterne angivne takststationer. Prøver af rutebilernes ugekort og månedskort samt instruks for klipning af disse er oplagt på togpersonalets opholdsværelse i **Herning og Viborg.**

Uanset bestemmelserne i ordreserie D, side 42 XI, henholdsvis ordreserie M, side 118 II, er **rejseafbrydelse** – mod fornøden påtegning på billetten – forsøgsvis **tilladt** såvel på rutebilbilletter, der benyttes i tog, som på jernbanebilletter, der benyttes i rutebil.

Til jernbanestationerne svarer følgende rutebilholdesteder (takststationsnr.):

Viborg	Viborg (15)
Hald Ege	Hald Ege (13)
Skelhøje	Fallesgårde (Skelhøje) (11)
Frederiks	Frederiks (10)
Karup	Karup (9)
Kølvrå	Kølvrå (8)
Gedhus	Gedhus (7)
Ilskov	Ilskov (6)
Sunds	Nørremark (5), Sunds (4)
Herning	Herning (1)

Rutebilbilletterne udstedes som maskinbilletter, jf nedenstående skitse, der også viser betydningen af de påtrykte angivelser:



*)
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Enkeltbillet gods m.v.

Billetterne trykkes i størrelse 4 × 4½ cm på gult papir, og er på bagsiden forsynet med statsbanernes bomærke (vingehjul med krone) i rødt tryk.

I tilfælde af, at en billetmaskine svigter, udstedes rutebilbilletterne på en særlig lyserød »universalbillet«. På disse billetter er med klip angivet tilsvarende angivelser som på maskinbilletter.

E. Passagerrejser med lyntog.

Tog nr.	strækning	personale
11	Es–Va Es–Sj	Fa tbtj. tur 109 Hv.f.S. 1 lkf. Hv.f.S.
15	Ar–Fh Ab–Fh	Ar tbtj. tur 73 Hv.undt. d.f.s. Ar tgf. tur 41 S Ab tbtj. tur 42 S
315	Lg–Str Sk–Str	Rd. tbtj. tur 31 Hv. undt. Fr. & Lø. 1 lkf. dgl. Str. tgf. tur 26 Hv. undt. d.f.S.
35	Od–Fa	Od tgf. tur 8 Hv.e.S. undt. 20/6–11/8
45	Ng–Od	Ng tgf. tur 17 Hv. undt. Fr.&d.f.S.
51	Ng–Od Od–Fa	Ng tgf. tur 13 Hv. undt. Lø. Fa tbtj. tur 78 Hv. undt. Fr.&d.f.S.
63	Ng–Od	Od tbtj. tur 37 Lø.
463	Te–Sdb	Sdb tgf. tur 1 Hv. undt. d.f.S.
65	Ar–Rd Ar–Ab Rd–Ab	Rd tgf. tur 17 Hv. Rd tbtj. tur 31 S. 1 lkf. Hv.undt.Fr. Rd tgf. tur 2 Hv.e.S.
365	Sk–Str	Str tgf. tur 16 Hv.f.S. Str tgf. tur 74 S. Str tbtj. tur 83 sg.Fr.
69	Fa–Bb Hr–Str	Hr tgf. tur 6 Hv.undt.Lø. Ti tgf. tur 1 Hv. undt. d.f.S. Str tbtj. tur 42 S.
30	Od–Ng	Fa tgf. tur 20 Hv. undt. d.f.&d.e.S. Fa tgf. tur 45 Hv.e.S. Ng tgf. tur 5 Sg. Ti–Fr. Ng tgf. tur 9 Lø. Ng tgf. tur 50 Hv.f.S.

Tog nr.	strækning	personale
38	Es–Fa	Fa tbtj. tur 109 sg.Fr. Fa tgf. tur 55 Hv. undt. d.f.&d.e.S.
340	Str–Sk Str–Vg	Str tgf. tur 15 S. Str tbj. tur 48 Hv. undt. d.e.S. Str tgf. tur 29 S.
42	Ar–Fa	Ar tgf. tur 12 Sø. Ar tgf. tur 13 S. Ar tgf. tur 15 Hv.e.S.
44	Hr–Fa	Fa tbtj. tur 75 Hv. undt. Lø. & d. e. S. dog ej 21/6-11/8 Fa tgf. tur 24 S.
90	Sl–Sd	Ar tbtj. tur 108 Hv.f.S.
380	Str–Sk Sk–Vg	Str tbtj. tur 85 S. Vg tbtj. tur 11 Hv. undt. Lø.
88	Ar–Fa Fa–Od	1 lkf. dgl. Fa tgf. tur 31 Hv. undt. Fr. og Lø.
92	Str–Es Fa–Ng Fa–Od	Fa tgf. tur 21 Hv.f.S. Fa tgf. tur 48 og Fa tbtj. tur 66 Hv. undt. Fr.& d.f.S. Fa tbtj. tur 201 Sg. Fr. Fa tgf. tur 1 sg. Fr.& hv.f.S.

Ved passagerrejser med MA-lyntog Ng–Sdb–Ng og Ar–Str–Ar benyttes kupé »B11« i Sønderborg-hhv Struer-delen.
Kupeen er forsynet med kupélås.

F. Tjenesterejser med statsbanernes rutebiler.

Til brug for tog- og lokopersonale, der i henhold til turlister og kørselsfordeling eller efter særlig ordre, samt for bane- og signaltjenestens personale, der efter skriftlig rekvisition i hvert enkelt tilfælde skal foretage tjenesterejser (passagerrejser) med statsbanernes rutebiler, er der på nedenstående stationer (mdt) oplagt særlige rutebilfripas, der udstedes i det anførte omfang.

De pågældende, der skal foretage rejserne, må selv sørge for afhentning af fripasset.

Stationer (mdt), der har oplagt omhandlede rejsehjemler, opfører ved hver måneds udgang de i månedens løb udstedte fripas på fortegnelsen over fripas (blanket A 227) og indsender fortegnelsen vedlagt stammerne til de udstedte rejsehjemler til **personafregningen**.

Station	Udsteder rutebilfripas for
Nyborg H Odense Tommerup Ringe Svendborg Fåborg Assens	Tog- og lokopersonale efter særlig ordre, samt bane- og signaltjenestens personale.
Padborg	Lokopersonale efter særlig ordre ved rejse Pa–Åa eller omvendt (rute 796). Endvidere tog- og lokopersonale efter særlig ordre ved rejse Pa–Sdb.
Sønderborg H	I tbtj. Sdb–Pa (Pa tur 15) Hv e. S. til bilen Sdb af 10.40. Endvidere togpersonale efter særlig ordre ved rejse Sdb–Pa, samt signaltjenestens personale ved rejse Sbd–Fyv–Sdb.
Haderslev H	Tog- og lokopersonale efter særlig ordre.
Åbenrå	I tgf. Åa–Rq (Fa tur 29) Hv til bilen, Åa af 6.40. I lkf. Åa–Rq S.f.Hv. til bilen, Åa af 13.38, I lkf. Rq–Åa Hv.f.S. 1/6–28/9 til bilen, Rq af 18.17 og Hv.f.S. 5/10–31/5 til bilen Rq af 17.48. Endvidere tog- og lokopersonale efter særlig ordre.
Vojens	Lokopersonale efter særlig ordre samt signaltjenestens personale og kun for rejser på strækningen Oj–Had.
Rødekro	I tgf Rq–Åa (Pa tur 10) Lø til bilen Rq af 7.24. I traktorfører Ma–Fr til bilen, Åa af 21.17, I traktorfører Lø til bilen Åa af 13.38, traktorpersonale (2 mand) Hv.e.S. til bilen Rq af 7.25. Endvidere lokopersonale efter særlig ordre samt signaltjenestens personale og kun for rejser på strækningen Rq–Åa.
Århus H	Signaltjenestens personale og kun for rejser til Hc, Hx, Il og Lt.
Viborg	Bane- og signaltjenestens personale for rejser til strækningen Vg–Hr, Vg–Aat og Vg–Rk. Endvidere tog- og lokopersonale efter særlig ordre.
Holstebro Bur Vemb Ulfborg Tim Ringkøbing	Banetjenestens personale for rejser på strækningen Ho–Rj.
Herning	Lokopersonale efter særlig ordre, signaltjenestens personale for rejser til strækningen Hr–Vg og Hr–Ho samt banetjenestens personale for rejser til strækningen Hr–Vg. I tgf. Hr–Vg (Hr tur 2) S til bil 1216, Hr af 14.40. Endvidere togpersonale efter særlig ordre.
Karup	Banetjenestens personale for rejser på strækningen Hr–Vg.
Glyngøre	Tog- og lokopersonale efter særlig ordre.
Ålestrup	Banetjenestens personale for rejser til strækningen Aat–Vg. Signaltjenestens personale for rejser til strækningen Aat–Mp.
Års Løgstør	Banetjenestepersonale for rejser med ruterne Farsø–Ålestrup–Nørager, Hobro–Års –Løgstør, Viborg–Farsø–Løgstør og Viborg–Ålborg.

G. Førelse af rapporter samt rapportering af rejsende.

A. Førelse af tograpporter.

Udover de i ordreserie M, side 15–16, anførte bestemmelser gælder følgende:

1) **Følgende tog føres på samme rapport:**
(inden for hvert afsnit er togene opført i nummerorden efter det første tog, der skal føres på rapporten).

Tog nr.	Strækning
Vojens–Hadersiev	
807–808–809–810–811–812	Hab–Oj–Hab–Oj–Hab–Oj–Hab
813(7813)–814–7815–7816	»
817–818–819–820–821(7821)–822(7822)	»
1823(7823)–1824(7824)–825(1825)–826(1826)	»
827–828(1828)	»
1829–1830–831–832–833–834–835(Hv)–836(Hv)	»
835(S)–1837–1838–1839–1840	»
Rødekro–Åbenrå	
2853–2854–2863–2864–2875–2876	Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa
1880–1881–1882–1883–1884–1885–1886	Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa
1887–1888–1889–1890–1891–1892–1893–1894–3895	Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq–Åa–Rq

Endvidere føres lokalgodstog (d.v.s godstog mellem by- og knudestationer og nærliggende landstationer) parvis på samme rapport.

Særtog, der erstatter et plantog over en delstrækning, føres på samme rapport som plantoget over de(t) tilstødende strækningsafsnit, således at rapporten ialt omfatter kørslen over samme strækning som det tilsvarende plantog.

2) **Rapporten for følgende tog deles – foruden eventuelt trafiksektionsvis – således:**

Tog nr.	Rapporten deles i	Tog nr.	Rapporten deles i
937	Århus H	319	Struer
952	Randers	321	»
962	Ålborg	339	»
1962	Randers	1387	»
976	»	330	»
980	Ålborg	382	»
1980	»	384	»
2045	Århus Rbg	721	»
2065	»	735	»
2020	»	1761	»
2905	»	720	»
2995	Århus H	730 (1730)	»
2940	Århus Rbg	740	Herning
		1744	Struer
		2701	»

Udover foranstående tilfælde kan tograpporten deles, såfremt togets stamme udveksles på en station, hvor der finder togførerskifte sted.

Om førelse og deling af tograpporter for lyntogene henvises til hæftet »Lyntogskørsel«.

3) **Rapporten indsendes ikke trafiksektionsvis i følgende tilfælde:**

Jyske nordvestbanes tog, der gennemføres fra og til Randers, føres på én rapport omfattende hele strækningen Randers–Struer (Viborg). Blåskriften indsendes til *8. trafiksektion.*

Vejle-Holstebro-banens tog, der gennemføres fra og til Fredericia og til og fra Struer, føres på én rapport omfattende hele strækningen Fredericia-Struer. Blåskriften indsendes til *8. trafiksektion.*

Langå-Bramminge-banens tog, der gennemføres fra og til Esbjerg, føres, for så vidt angår strækningen syd for Brande, på én rapport, der også omfatter strækningen Bramminge–Esbjerg. Blåskriften af denne rapport indsendes til *8. trafiksektion.*

B. Vognrapport (blanket A 622) må fortsat omfatte flere tog.

C. Rapportering af antal rejsende i indenlandske sovevogne og siddevogne, der overføres over Storebælt:

Antal rejsende i ovennævnte vogne ved passage af Storebælt anføres i tograpportens rubrik 12 specificeret for hver vogn og vognklasse.

Rapporteringen foretages af togføreren på strækningen Ng–Fa hhv. Fa–Ng.

Antal rejsende i siddevogne medregnes endvidere i det i tograpportens rubrik 8 anførte tal, medens antal rejsende i sovevogne ikke medregnes.

D. Rapportering af rejsende i internationale tog (tog med kursvogne).

Uanset det i tegnforklaringen til tograpportformularen anførte skal rapportering af antal rejsende i internationale tog (tog med kursvogne) ske på følgende måde:

1) Tograpportens rubrikker 8 og 9 udfyldes på samme måde som foreskrevet for tog i indenlandsk trafik og indeholdende det samlede antal rejsende i alle togets **siddevogne** (lokale såvel som kursvogne).
2) Antal rejsende i hver enkelt kursvogn, herunder sovevogne og liggevogne ved **grænsepassagen** anføres på en særlig duplikeret formular, der udfyldes efter sit udvisende.

   Formularen, der er oplagt på stationerne Pa, Tdr, Es, Fa, Od, Rd og Fh, medføres af togføreren og udfyldes af denne (for tog i såvel retningen nord–syd som syd–nord).

   Den indsendes sammen med tograpporten til **2. distrikt.**