

DSB
Generaldirektoratet

Tilhører
LIMFJORDSBANEN
Aalborg MP 37

Tptj

TOGPLAN 10a

SJÆLLAND OG LOLLAND - FALSTER

INSTRUKSER M V VEDRØRENDE SIKKERHEDSMÆSSIGE
FORHOLD

Gyldig fra 31. 5. 1970

Fordeles til:
administrationskontorer
samtlige driftsområder
togpersonalet
lokomotivpersonalet
driftsdepoter
depotværksteder
baneingeniører
banemestre
overbaneformænd
sikringsingeniører
sikringsmestre
telemestre
oversignalformænd

Strækning	Side
12. København H-Helsingør	
12.1. Nørreport station, fjerntrafikperronen	51
12.2. Nørreport station visse tidsrum uden perronbetjening stationsbestyreruddannet personale	53
13. Ballerup-Frederikssund	
13.1. Afvikling af trafikken, når Frederikssund station er holdested	59
14. København L-Farum	
14.1. Særlige forhold	61
14.2. Afvikling af toggangen, når Farum station er holdsted	63

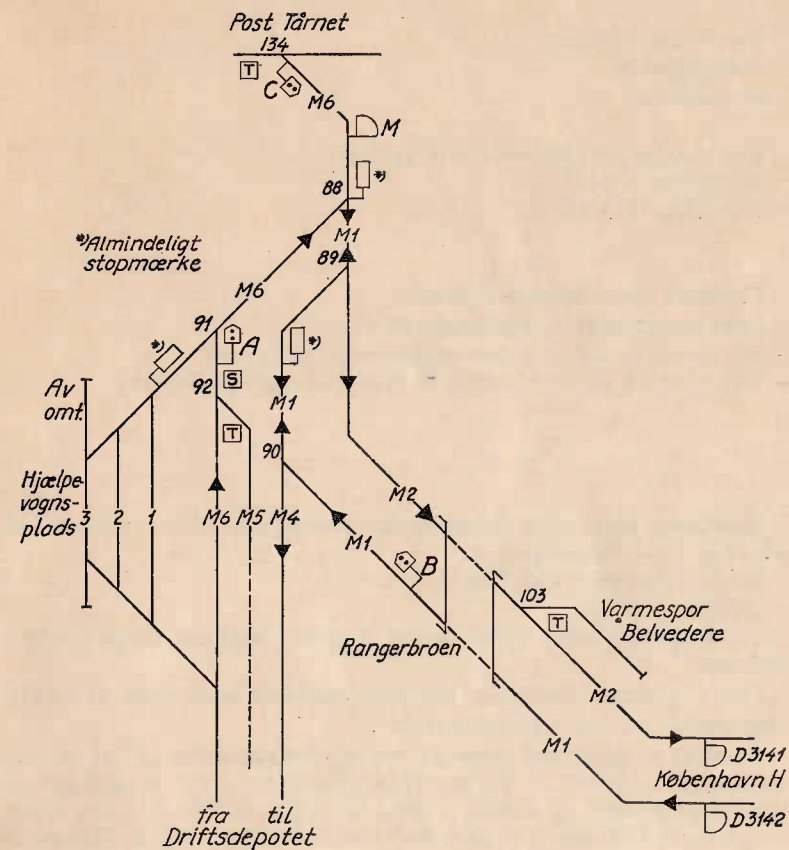
1. KØBENHAVN H-KORSØR

1.1. (Bortfaldet)

1.2. Kørsel til og fra driftsdepot Gb

Maskinspor og hjælpevognsplads er udformet som vist på efterfølgende skitse:

Beskrivelse



Maskinsporene betegnes således:

- fra København H til sporskifte nr. 88: 1. maskinspor
- til København H fra sporskifte nr. 89: 2. maskinspor
- til driftsdepotet fra sporskifte nr. 90: 4. maskinspor
- fra driftsdepotet til sporskifte nr. 134: 6. maskinspor.

Der er opstillet „Almindeligt stopmærke“ (signal nr. 108) og standsningsmærke „S“ (signal nr. 114) som vist på skitsen.

Signaler og sporskifter

INSTRUKS 1.2.

Post L betjener:

- rangersignalerne A, B og C
- sporskifterne 88, 89 og 90.

Fra post L vises i visse tilfælde grønt lys eller grønt flag – jf. afsnittene „Fra Post L til København H“ og „Fra København H til driftsdepot Gb“.

Post Tårnet betjener:

- dværtsignal M
- sporskifte 134.

Kommandoposten København H betjener:

- dværtsignal D 3141
- dværtsignal D 3142.

Telefoner

I området findes følgende telefoner:

- foran rangersignal A (forbindelse til Post L)
- ved sporskifte 134 (tilsluttet telefoncentral Kh), samt
- ved sporskifte 103 (forbindelse til Post L og togekspeditionen)

Kørsel fra driftsdepot Gb

Fra driftsdepot Gb til Post L

Maskinerne kører uden ledsagelse fra driftsdepotet ad 6. maskinspor til telefonen foran rangersignal A.

Fra telefonen meldes til Post L:

„Maskinen til tog...“

For rangermaskiners vedkommende oplyses maskinens *rangermaskine*-nummer.

Post L gentager meldingen, hvorefter maskinen kører frem til standsningsmærke „S“ foran rangersignal A.

Maskiner til hjælpetog overtages ved standsningsmærke „S“ af en maskinledsager, udsendt af Tårnet. Maskinledsageren leder rangeringen til hjælpevognspladsen og derefter – efter tilladelse fra Post L – den videre rangering til København G eller København H. Hjælpetog til København H ledsages dog kun til „Almindeligt stopmærke“ (signal nr. 108) foran dværtsignal M.

Rangersignal A må ikke anvendes ved rangering fra hjælpevognspladsen.

Fra Post L til København G

Når Post L kan modtage maskinen, viser rangersignal A „Rangering tilladt“ (signal nr. 214b).

Maskinen kan derefter køre frem til dværtsignal M, som normalt vil vise „Forbikørsel forbudt“ (signal nr. 23).

Når dværtsignal M viser „Forsigtig forbikørsel tilladt“ (signal nr. 24) og en maskinledsager fra et sted i nærheden af Tårnet med rangersignaler

tilkendegiver, at maskinen må fortsætte, kan maskinen køre til Tårnet, hvorfra den videre kørsel sker efter maskinledsagerens anvisninger.

Fra Post L til København H

Når Post L kan modtage maskinen viser rangersignal A "Rangering tilladt" (signal nr 214b).

Maskinen kan derefter køre til "Almindeligt stopmærke" vest for sporspifte 88.

Når maskinen kan afsendes til København H, viser Post L grønt lys eller grønt flag mod maskinen som tegn på, at maskinen må passere Post L og køre til dværtsignal D 3141 hhv D 3142. Fra dette dværtsignal foregår den videre kørsel for signaler.

Kørsel til driftsdepot Gb

Fra København G til driftsdepot Gb

Maskinen ledsages af maskinledsager til sporskifte 134. Maskinledsageren kan forlade maskinen ud for Tårnet, når sporskifte 134 iagttages retstillet til kørsel mod Post L.

Når Post L kan modtage maskinen viser rangersignal C "Rangering tilladt" (signal nr 214b), og maskinen kan fortsætte til driftsdepot Gb ad 1. og 4. maskinspor over sporskifterne 88, 89 og 90.

Ved kørsel fra Tårnet til driftsdepotet skal vises særlig agtpågivenhed under hensyn til, at sporstykket mellem sporskifte 89 og 90 kan befares af maskiner i modsat køreretning.

Fra København H til driftsdepot Gb

Maskinen kører uden ledsagelse for signaler til rangersignal B. Viser signalet "Rangering tilladt" (signal nr 214b) kan maskinen køre frem til "Almindeligt stopmærke" (signal nr 108) mellem sporskifterne 89 og 90.

Når maskinen kan afsendes til driftsdepotet, viser Post L grønt lys eller grønt flag mod maskinen, som tegn på, at maskinen må passere Post L og køre til driftsdepot Gb ad 1. og 4. maskinspor over sporskifte nr 90.

Opmærksomheden henledes på, at rangersignal B's normalstilling er "Rangering tilladt" (signal nr 214b), hvorfor rangersignalet på et ret sent tidspunkt kan skifte til "Rangering forbudt" (signal nr 214a).

Førelse af kendingssignal og slutsignal

Under kørsel i mørke og usigtbart vejr mellem driftsdepotet hhv hjælpevogns-
pladsen og København H og omvendt skal foruden kendingssignal føres "Almin-
deligt slutsignal" (signal nr 69), "Særligt slutsignal" (signal nr 70) eller "Slut-
signal for elektrisk tog og for lyntogsmateriel" (signal nr 71). Lokomotiver og
motorvogne må dog benytte hvidt lys.

Enkeltsporkørsel

Bliver 1. eller 2. maskinspor mellem Post L og København H ufarbart, etable-
rer København H enkeltsporkørsel.

Kørslen afvikles efter aftale mellem København H og Post L.

Bliver 4. eller 6. maskinspor mellem Post L og driftsdepot Gb ufarbart, etable-
rer Post L enkeltsporkørsel.

Kørslen afvikles efter aftale mellem lokomotivmesteren og Post L og ved etable-
ring af signalvagt ved sporskiftet mellem hjælpevognspladsen og 6. maskinspor.
Såfremt vejret er usigtbart, udsættes der eventuelt mellemvagter.

Sammenkobling af maskiner

Bortset fra de tilfælde, hvor den ene maskine er forspandsmaskine, bør sam-
menkobling af maskiner til driftsdepotet kun undtagelsesvis finde sted.

1.3. KØBENHAVN G

Bestemmelser for togenes ekspedition

AFGÅENDE TOG

Fra kommandoposten (post T)

Melding om tjenestens tiltrædelse gives pr telefon til stationsbestyreren i kom-
mandoposten (post T), tlf 2726, hvorfra også oplysning om togets placering ind-
hentes.

Vognlister, fragtbreve, cirkulærer m m afhentes i togpersonalets opholdslokale
ved post T.

Stationens 6 afgangsspor (sporene 121-126) ender i udkørselsenden alle i spor
100, der er beliggende umiddelbart foran SU-signalet.

Udkørsel for signal kan alene finde sted fra spor 100.

Kørslen fra det enkelte afgangsspor til spor 100 foregår som rangering under
ledsagelse af maskinledsager.

Mellem ankomstsporene 112 og 113 er placeret en bogstavviser, der kan vise
bogstavbetegnelserne F - L.

Bogstavviseren tilkendegiver, hvilket afgangsspor der må rangeres fra, idet

F = spor 126

G = spor 125

H = spor 124

I = spor 123

K = spor 122

L = spor 121

Der er placeret lysafgangssignal ved spor 100.

Bremseprøve foretages af vognopsynet, som er ansvarlig for prøvens rigtige
afholdelse. Vognopsynet melder til togføreren, når bremseprøven er afsluttet.

Togføreren giver færdigmelding til maskinledsageren.

Maskinledsageren giver færdigmelding til stationsbestyreren, der efter at have
stillet signal for udkørsel (herunder "stop og ryk frem") suppleret med pågæl-
Gyldig fra 10/12 1970

dende afgangsspor's bogstavbetegnelse fra bogstavviseren, giver maskinledsageren tilladelse til rangering til spor 100. Maskinledsageren videregiver tilladelsen til togføreren.

Når toget er rangeret frem til spor 100, giver togføreren, når lysafgangssignalet viser signal nr 46b "afgang", signal nr 47a "kør" til lokomotivføreren.

Der er placeret telefoner mellem sporene 122-123 og 125-126 samt ved SU-signalet.

Fra togekspeditionen

Melding om tjenestens tiltrædelse gives til togekspeditionen, hvor også vognlister, fragtbreve, cirkulærer m m afhentes.

Bremseprøve foretages af vognopsynet, som er ansvarlig for prøvens rigtige afholdelse. Vognopsynet melder til togføreren, når bremseprøven er afsluttet.

Togføreren giver færdigmelding til post F, evt på tlf 1120, der, når betingelserne for rangering til kommandopostens område er til stede, giver tilladelse til, at rangeringen kan påbegyndes.

Maskinledsageren rangerer derefter toget til et af afgangssporene ved kommandoposten, hvor toget bringes til standsning så langt fremme i det pågældende spor som muligt.

Afgangstilladelse indhentes som beskrevet i afsnittet "Fra kommandoposten (post T)".

ANKOMNE TOG

Stationen har 4 lange ankomstspor (sporene 111-114) og 4 korte ankomstspor (sporene 115-118).

Sporene 115-118 betragtes som afkortede togveje.

Togvejenes endepunkter er markeret ved "almindeligt stopmærke" (signal nr 108).

I sporene 111-114 er opstillet "kendingsmærke for togvej med kort forløb" (signal nr 106).

Fragtbreve, cirkulærer, rapporter m m afleveres hos ankomstvagten i post T.

1.3. Viby Sj

15

Viby Sj er holdested med sidespor, og det foran holdestedet anbragte mellembloksignal nr. 1436 er tillige dækningssignal på fri bane.

I højre spor i køreretningen Ringsted-Roskilde findes en forbindelse til holdestedets læssespor.

Holdestedet kan være såvel ende- som udgangsstation - togene vil normalt få signal „kør igennem“, uanset om de kun skal køre til Viby Sj - og læssesporer kan benyttes som overhalingsspor i den udstrækning, toggangens afvikling gør dette ønskeligt, d. v. s., at der kan foregå toggang ad strækningssporene, uanset at der holder tog på læssesporene.

Der kan ikke foretages signalgivning til/fra læssesporer.

Mellembloksignal nr. 1436, der stilles automatisk eller manuelt fra FC, er i en sådan afhængighed af sporskifteafslåsningen, at der ikke kan vises en kørtilladelse, såfremt de sporskifter, der dækkes af signalet, er oplåset.

Sporskifterne er magnetaflåsede og kan kun oplåses fra FC, Roskilde.

Når et tog skal rangere i Viby Sj, skal togføreren straks efter ankomsten foretage opkald til FC fra en af holdestedets telefoner og aftale rangeringens udførelse nærmere, herunder hvorvidt sporskiftet i hovedsporet skal retstilles, når pågældende rangerbevægelse er udført.

I forbindelse med rangering ved holdestedet forholdes i øvrigt efter bestemmelserne som fastsat for understationer, jf. bilag 2 til SR, afsnit II C.

For betjening af de magnetaflåsede sporskifter gælder tilsvarende regler som fastsat for understationer, jf. bilag 2 til SR, afsnit I A, punkt 4.

Beskrivelse

Rangering

KØRSLLEN SLAGELSE - DALMOSE - SANDVED/SKÆLSKØR

1. Beskrivelse af strækningen

Strækningen Slagelse - Dalmore - Sandved/Skælskør er uindhegnet bane.

Største stigningsbogstav er C.

Største faldtal er 7.

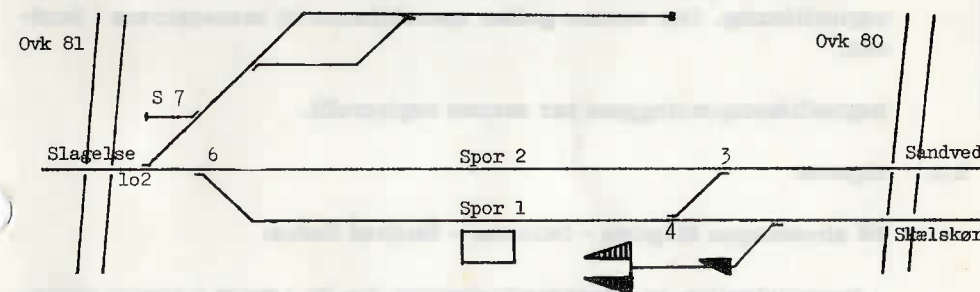
Største tilladte akseltryk er:

Slagelse - Dalmore 20 t,

Dalmore - Sandved 16 t og

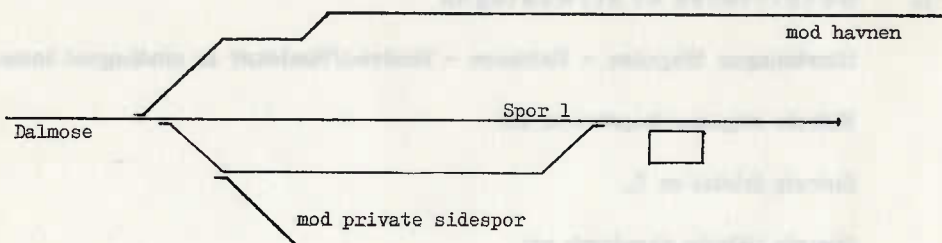
Dalmore - Skælskør 12 t.

I Dalmore er sporanlægget udformet således:



I Sandved findes et læssespor, der i begge ender har tilslutning til strækningssporet.

I Skælskør er det farbare sporanlæg udformet således:



Udover dette spornet findes et antal spor, som ikke må befares af rangertræk.

2. Sikringsanlæg, signaler og telefoner

2.1. Sikringsanlæg

I Dalmose er sporskifte S 7 samt skoen i sporet til enderampen aflåst ved nøgleaflåsning. Det samme gælder sporskifterne til læssesporene i Sandved.

Nøgleaflåsningsanlæggene har samme nøgleprofil.

2.2. Signaler

På strækningen Slagelse - Dalmose - Sandved findes:

- kontrolsignaler og overkørselssignaler for de i punkt 3 nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg,
- sporskiftesignaler ved sporskifter i strækningssporet,
- et grænsemærke af udseende som "rangergrænsemærke" (signal nr 107) ved grænsen mellem Slagelse station og strækningen,
- "kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed" (signal nr 115),
- "giv agt"-mærke (signal nr 101a og 101b).

På strækningen Dalmose - Skælskør findes:

- et grænsemærke af udseende som "rangergrænsemærke" (signal nr 107) ved grænsen mellem Dalmose station og strækningen,
- "kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed" (signal nr 115), dog med spidsen vendende nedad,
- "giv agt" (signal nr 101a og 101b).

2.3. Telefoner

Der er anbragt telefon ved grænsemærket foran Slagelse station.

3. Overkørsler og deres sikring

3.1. Overkørsler, der er sikret ved advarselssignalanlæg eller bomanlæg

På strækningen findes følgende overkørsler, der er sikret ved advarselssignalanlæg (adv) eller bomanlæg (bom):

Beliggenhed	km	ovk nr	sikret ved
Slagelse - Dalmose	1,7	121	aut bom ¹⁾
" "	5,7	114	aut bom
" "	7,3	107	adv
" "	8,1	104	adv
" "	8,9	102	adv
" "	9,3	101	adv
" "	10,3	97	adv
" "	11,1	94	adv
" "	13,0	88	adv
Dalmose	15,0	81	adv
" "	15,7	80	bom ²⁾
Dalmose - Sandved	18,0	72	adv
" "	18,5	70	adv
" "	21,1	61	adv
" "	21,2	60	adv
Sandved	22,8	56	aut bom
Tjæreby - Skælskør	22,7	153	adv
" "	24,5	158a	adv

1) Kendingsmærke nr 115 for tog fra Slagelse er anbragt ca 620 m foran overkørslen.

2) Ved kørsel til/fra Sandved er overkørslen sikret ved aut bom.

3.2. Overkørsler, der ikke er sikret ved advarselssignalanlæg eller bomanlæg

På strækningen mellem Dalmose og Skælskør findes følgende offentlige overkørsler, der ikke er sikret på anden måde end ved tavler mod vejfærdslen:

Beliggenhed	ovk nr
Sønder - Bjerge	138
Tjæreby	151
Tjæreby - Skælskør	163

4. Kørslen på strækningen

4.1. Almindelige bestemmelser

Strækningen Slagelse - Dalmose - Sandved må kun befares af ikke-personførende rangertræk fremført af MH eller Ardelt-traktor.

Strækningen Dalmose - Skælskør må kun befares af ikke-personførende rangertræk fremført af Ardelt-traktor.

Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og ledes af en rangerleder.

Lokomotivet skal være forrest i køreretningen.

Rangerpersonalet skal under kørslen tage plads på lokomotivet.

Rangertrækket skal være tryklufftbremset og mindste bremseprocent skal være:

Slagelse - Dalmose - Sandved 16 og

Dalmose - Skælskør 10.

Største tilladte hastighed er:

Slagelse - Dalmose - Sandved 45 km/t og

Dalmose - Skælskør 15 km/t.

Største tilladte belastning mellem Dalmose og Skælskør er 100 t.

Der må ikke være mere end ét rangertræk ad gangen på strækningen Slagelse - Dalmose - Sandved/Skælskør.

Efter rangertrækkets ankomst til Slagelse station er rangerlederens tilbagelevering af nøglen, jf punkt 6, garanti for

- at strækningen er fri,
- at henstående vogne på læssesporene er anbragt sporfri og forskriftsmæssigt afbremsede,
- at samtlige sporskifter i strækningssporet og dækningssporskifter er retstillede og aflåsed.

4.2. Overkørsler

4.2.1. Overkørslerne 80 (kun ved kørsel i spor 1 i Dalmose), 153 og 158a

Overkørselsanlæggene kan kun sættes i funktion ved manuel betjening.

Inden et rangertræks passage skal anlægget sættes i funktion ved betjening af trykknappen "Tænding" i en af betjeningskasserne, der er anbragt ved overkørslen.

Når lysene mod vejfærdslen er tændt, hvilket indikeres ved hvidt blinklys i tableaulampen "Kontrol" i betjeningskassen, må rangertrækket passere overkørslen.

Når rangertrækket har passeret overkørslen, slukkes anlægget automatisk (dog ikke ovk 80).

Sker dette ikke, skal trykknappen "Slukning" i nærmeste betjeningskasse omgående betjenes. Rangerlederen har ansvaret for, at anlægget er slukket, og at begge betjeningskasser er aflåsed, inden overkørslen forlades.

Kan anlægget ikke tændes, eller vises der ikke hvidt blinklys i kontroltableauet, skal overkørslen passeres efter bestemmelserne i RR.

4.2.2. Automatisk sikrede overkørsler

Viser et kontrolsignal eller et overkørselssignal "overkørslen sikret", må overkørslen passeres med hastighed 45 km/t.

Viser et kontrolsignal eller et overkørselssignal ikke "overkørslen sikret" forholdes som foreskrevet i SIR.

Med den begrænsede kørsel på strækningen kan det ikke påregnes, at advarselssignalanlæggene virker med samme stabilitet som på egentlige banestrækninger.

Såvel lokomotivpersonalet som rangerpersonalet skal være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg ikke virker.

Drejeomskifteren i betjeningskassen for de automatisk sikrede overkørsler i Dalmose og Sandved skal stå i stillingen "standsende tog". Rangerlederen skal sørge for, at anlæg - når overkørslen først passerer ved viderekørsel - umiddelbart inden passagen, sættes i funktion ved betjening af trykknappen "tænding og ned" i betjeningskassen.

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

4.2.3. Overkørsler, der ikke er sikret ved advarselssignalanlæg eller bomanlæg

Overkørsler, der ikke er sikret ved advarselssignalanlæg eller bomanlæg skal passeres med fornøden forsigtighed. Såfremt der ikke haves fri oversigt over overkørslen og dennes nærmeste omgivelser, skal der afgives lydsignaler fra lokomotivet. Der må ikke køres med større hastighed, end at rangertrækket i tide kan standses, hvis der viser sig hindringer på overkørslen.

5. Særlige bestemmelser for enkelte stationer

5.1. Slagelse station

5.1.1. Kørsel ind på Slagelse station

Rangertrækket skal standse ved grænsemærket foran stationen og telefonisk indhente tilladelse til at køre ind på stationen.

5.1.2. Kørsel ud af Slagelse station

Rangertrækket må først afgå fra Slagelse station, når tilladelse fra stationen foreligger.

5.2. Skælskør station

Da sporskifterne ikke er aflåst, skal der udvises forsigtighed ved kørsel ind på og ud af stationen.

6. Ud- og tilbagelevering af nøgler m v

Nøglen til sporskifterne i Dalmose og Sandved er anbragt på Slagelse station.

Nøglen udleveres af stationsbestyreren på Slagelse station til rangerlederen umiddelbart før afgang, og tilbageleveres af rangerlederen straks efter ankomsten til Slagelse station.

7. Arbejder m v på strækningen

Til brug for arbejder på strækningen er der til såvel banetjenesten som elektrotjenesten udleveret nøgle til sporskifterne i Dalmose og Sandved.

Nøglen må kun anvendes efter tilladelse fra Slagelse station i hvert enkelt tilfælde.

Stationen må kun give tilladelse hertil, såfremt

- der ikke befinder sig rangertræk på strækningen eller
- der, inden rangertrækkets afgang fra Slagelse station, er truffet aftale med rangerlederen herom.

Når arbejdet er afsluttet, skal arbejdslederen underrette Slagelse station herom. Underretningen er tillige garanti for, at pågældende sporskifter i strækningssporet og dækningssporskifter er retstillede og aflåede.

8. Arbejds køretøjer

Kørsel med arbejds køretøjer i tidsrum, i hvilke der befinder sig rangertræk på strækningen, må kun finde sted, såfremt der inden rangertrækkets afgang fra Slagelse station er truffet aftale med rangerlederen om kørslen.

KØRSLEN MELLEM SLAGELSE OG HØNG

1. Beskrivelse af strækningen

Største tilladte akseltryk er 16 t.

Største tilladte metervægt er 5 t.

Strækningens kilometrering, faldtal, stigningsbogstaver og maksimalhastighed er:

Km	Faldtal	Stignings- bogstav	Station	Maksimalhastighed i km/t			
				På stationen			På stræk- ningen
				Spor	ind- kør- sel	ud- kør- sel	
Slagelse - Høng							
0,0			Slagelse	$\frac{4}{5}$	-	60	↑ 75 ↓
	7	C			-	30	
6,2			Havrebjerg T				
	2	C					
10,1			Løve T				
	4	D					
12,8			Høng Δ	$\frac{1}{2}$	75	-	
				2	30	-	
Høng - Slagelse							
12,8			Høng Δ	$\frac{1}{2}$	-	75	↑ 75 ↓
	2	D				50	
10,1			Løve T				
	7	C					
6,2			Havrebjerg T				
	3	C					
0,0			Slagelse	$\frac{4}{5}$	50	-	
				5	30	-	

2. Signaler og telefoner

2.1. Signaler

Slagelse station er udstyret med fremskudt signal, indkørselssignal, peronudkørselssignaler og udkørselssignal.

Høng station er udstyret med indkørselssignaler og udkørselssignaler.

På strækningen findes endvidere:

- kontrolsignaler og overkørselssignaler for de i punkt 3 nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg.

Af faste mærker findes:

- "kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed" (signal nr 115),
- "giv agt"-mærke (signal nr 101a og 101b),
- "standsningmærke" (signal nr 114) på Løve T.

2.2. Telefoner

Der er anbragt telefoner ved indkørselssignal på Slagelse og Høng stationer.

3. Overkørsler og deres sikring

På strækningen findes følgende overkørsler, der er sikret ved advarselssignalanlæg (adv) eller automatiske bomanlæg (aut bom):

Beliggenhed	km	ovk nr	sikret ved
Slagelse - Havrebjerg	2,2	04	aut bom
" "	5,7	10	adv
" "	6,0	11	adv
Havrebjerg - Løve	9,7	22	adv
Løve	10,0	23	adv
"	10,4	24	adv
Løve - Høng	10,8	26	adv
Høng	13,0	32	aut bom ¹⁾

1) I tidsrum, i hvilke Høng station er ubetjent, skal togføreren for tog mod Tølløse betjene bomanlægget fra betjeningskassen ved spor 0, også selv om der vises signal "overkørslen sikret".

4. Kørslen på strækningen

Kørslen foregår efter bestemmelserne i SR og SIR.

For indkørselssignalet fra Slagelse gælder dog følgende afvigelser fra bestemmelserne i SIR:

Et grønt, fast lys betyder "kør" til spor 1.

Et brandgult, fast lys lodret over ét grønt, fast lys betyder "kør" til spor 2.

Signalet er ikke udstyret med hastighedsviser eller "mærke for kørsel med begrænset hastighed" (signal nr 117).

Der foretages ikke omkobling af signalet ved hastighedsnedsættelser i spor 1.

For krydsninger og overhalinger på ubetjent station gælder dog bestemmelserne i punkt 5 og 7.

Endvidere gælder, at Høng station ikke må være ubetjent i tidsrum, i hvilke der foregår kørsel med statsbanetog (rangertræk) eller arbejdskøretøjer efter bestemmelserne i SR § 57, punkt 2, mellem Slagelse og Høng (Gørlev).

5. Krydsninger og overhalinger på ubetjent station på strækningen Høng - Tølløse

Krydsninger og overhalinger på ubetjent station på strækningen Høng - Tølløse samt forlægning af krydsninger og overhalinger til eller fra en sådan station sker efter bestemmelserne i § 54 i "Sikkerhedsreglement for privatbanerne".

Når Høng station er ubetjent, betragtes Slagelse station i denne forbindelse som overgangsstation til strækningen Høng - Tølløse.

6. Forlægning af krydsninger til eller fra stationer på strækningen Høng - Tølløse

Forlægning af krydsninger til hhv fra stationer på strækningen Høng - Tølløse må kun ske efter aftale med HTJ's togleder i hvert enkelt tilfælde.

7. Særlige bestemmelser for krydsning på Høng station, når stationen er ubetjent

7.1. Almindelige bestemmelser

I tidsrum, i hvilke Høng station er ubetjent, kan krydsning mellem to privatbanetog finde sted på stationen, når et tog mellem to togfølgestationer kun krydser ét andet tog og efterfølgende bestemmelser i punkt 7.2. - 7.5. iagttages.

7.2. Krydsning fastsat i HTJ's tjenestekøreplan

Tog fra Ruds Vedby (Tølløse) skal køre først ind på Høng station (spor 1).

Den togfølgestation på strækningen Høng - Tølløse (station A) som skal afsende tog mod Slagelse, sender følgende telegram til Slagelse station (station B):

"Hår tog ... fri bane fra ... til ubetjent Høng station og derfra til Slagelse, når krydsning med tog ... har fundet sted på Høng station".

Har Slagelse station (station B) intet at indvende mod krydsningen, bekræftes dette ved følgende telegram:

"Tog ... har fri bane fra ... til ubetjent Høng station og derfra til Slagelse, når krydsning med tog ... har fundet sted på Høng station".

Slagelse station (station B) sender herefter følgende telegram til station A:

"Har tog ... fri bane fra Slagelse til ubetjent Høng station og derfra til ..., når krydsning med tog ... har fundet sted på Høng station".

Station A bekræfter dette ved følgende telegram:

"Tog ... har fri bane fra Slagelse til ubetjent Høng station og derfra til ..., når krydsning med tog ... har fundet sted på Høng station".

Slagelse station og station A afmelder togene således:

"Tog ... underrettes her og afsendes".

For disse telegrammer kvitteres som for almindelig afmelding.

Herefter udsteder hver af stationerne en særlig fribaneordre på HTJ's formular S 34.

Fribaneordren må først udstedes, når ovennævnte telegrammer er udvekslet.

Fribaneordren underskrives af stationsbestyreren og gives til togføreren, der efter at have gjort sig bekendt med den afleverer fribaneordren til lokomotivføreren inden togets afgang.

Begge tog skal standse ved indkørselssignalet foran Høng station uanset indkørselssignalet stilling. Såfremt indkørselssignalet for toget fra Ruds Vedby (Tølløse) (= første tog) viser "kør" (ét grønt, fast lys), må toget rangeres forsigtigt ind på stationen under afgivelse af signal "giv agt" (signal nr 55).

Når toget er bragt til standsning i spor 1, skal togføreren bringe sikringsanlægget i normalstilling og sikre sig, at indkørselssignalerne viser "stop", og at signal "stationen ubetjent" (signal nr 48) er slukket.

Herefter foretager togføreren togvejseftersyn for spor 2, som "andet" tog (fra Slagelse) skal benytte, og stiller signal for indkørsel (signal "kør" = ét brandgult, fast lys lodret over ét grønt, fast lys) hertil.

"Andet" tog må kun køre ind på stationen, når indkørselssignalet viser ét brandgult, fast lys lodret over ét grønt, fast lys.

Viser indkørselssignalet ét grønt, fast lys, må "andet" tog således først køre ind på stationen, når signalet er skiftet til "stop" og herefter til ét brandgult, fast lys lodret over ét grønt, fast lys.

Efter at "andet" tog er standset på stationen, foretager togføreren for "første" tog signalgivning for udkørsel for "andet" tog. Når "andet" tog har forladt stationen, foretages indstilling af togvej og signalgivning som ved overgang til ubetjent station.

Først derefter må "første" tog afgå fra stationen.

7.3. Krydsning fastsat i særtogsanmeldelse

Fastsættes der ved tillysning af særtog krydsning på ubetjent Høng station, skal det i særtogsanmeldelsen angives, at tog fra Ruds Vedby (Tølløse) skal køre først ind på ubetjent Høng station (i spor 1), medens tog fra Slagelse skal være andet tog og køre i spor 2.

Det tog, der skal krydse særtog på ubetjent Høng station, skal skriftligt underrettes herom af togfølgestationen umiddelbart før Høng station.

I øvrigt forholdes som anført i punkt 7.2. for så vidt angår afvikling af krydsningen m v.

7.4. Forlægning af krydsning til ubetjent Høng station

Den station, hvor krydsningen i henhold til HTJ's tjenestekøreplan eller særtogsanmeldelse skal finde sted, træffer - efter aftale med HTJ's togleder - bestemmelse om forlægningen. Er denne station (den oprindelige krydsningsstation), ubetjent, træffer den nærmest foranliggende togfølgestation bestemmelse om forlægningen.

Den station, der træffer bestemmelse om forlægningen, sender følgende telegram til hver af de togfølgestationer (A og B), der begrænser det banestykke, på hvilket den ubetjente station (Høng) er beliggende:

"Kan tog ... krydse tog ... på ubetjent Høng station".

Haves intet at indvende mod krydsningen bekræftes dette ved følgende telegram:

"Ja, tog ... kan krydse tog ... på ubetjent Høng station".

Herefter fastslås forlægningen af den, der forlægger krydsningen, ved følgende liniedepeche til strækningen fra den oprindelige krydsningsstation til den fjernest herfra liggende af stationerne A og B:

"Tog ... krydser tog ... på ubetjent Høng station. Tog ... kører først ind på stationen og kører på spor Tog ... kører på spor ...".

Tog fra Ruds Vedby (Tølløse) skal altid være første tog og køre i spor 1.

Telegrammet gentages af liniedepechens "endestation", og krydsningen er herefter forlagt til ubetjent Høng station.

I øvrigt forholdes som anført i punkt 7.2. for så vidt angår afviklingen af krydsningen.

Togføreren og lokomotivføreren for det rettidige tog underrettes skriftligt om forlægningen af den oprindelige krydsningsstation. Er denne ubetjent, gives underretningen af den nærmest foranliggende togfølgestation.

Togføreren og lokomotivføreren for det forsinkede tog underrettes skriftligt af station A hhv station B, inden toget herfra inklades på det banestykke, hvor ubetjent Høng station er beliggende.

Togføreren og lokomotivføreren for begge tog skal kvittere for underretningen og for modtagelsen af fribaneordren.

7.5. Forlægning af krydsning fra ubetjent Høng station

Den station på strækningen Høng - Tølløse, der i henhold til HTJ's tjenestekøreplan eller særtogsanmeldelse skal afsende "første" tog (det tog, der ved krydsning på ubetjent Høng station, skal køre først ind på stationen), træffer - efter aftale med HTJ's togleder - bestemmelse om forlægningen.

Togføreren og lokomotivføreren for det rettidige tog underrettes af station A hhv B, inden toget herfra inklades på det banestykke, hvor ubetjent Høng station er beliggende.

Togføreren og lokomotivføreren for det forsinkede tog underrettes af den ny krydsningsstation. Er denne ubetjent, gives underretningen af den nærmest foranliggende togfølgestation.

Togføreren og lokomotivføreren for begge tog skal kvittere for underretningen og for modtagelsen af fribaneordren.

8. Betjening af sikringsanlægget på Høng station ved krydsning på ubetjent Høng station

Fremgangsmåden ved betjening af sikringsanlægget fremgår af en ved betjeningsapparatet oplæbet forskrift.

I tilfælde af uregelmæssigheder indhentes forholdsordre over togets radio gennem Nykøbing Sjælland station, der er i besiddelse af fuldstændig instruks for anlægget.

9. Dianalund stations overgang til ubetjent station forinden tilbagemelding foreligger

Dianalund station kan overgå til at være ubetjent, forinden tilbagemelding foreligger for et i HTJ's tjenestekøreplan nærmere fastsat tog.

Tilbagemelding gives således:

9.1. Tog mod Slagelse

Slagelse station giver tilbagemelding til toglederen Nykøbing S.

9.2. Tog fra Slagelse

Togføreren giver - når toget er ankommet til Tølløse - tilbagemelding til Slagelse station (Slagelse station skal således have tilbagemelding for pågældende tog fra såvel Dianalund station som togføreren i Tølløse).

10. Af- og tilbagemelding af privatbanetog, der ender på ubetjent Høng station

Et privatbanetog, der ender på ubetjent Høng station, skal afmeldes til den efterfølgende togfølgestation.

Når toget på Høng station er bortrangeret til remiseområdet, skal der foretages indstilling af togvej og signalgivning som ved overgang til ubetjent station. Togføreren giver herefter følgende telegram til nærmeste togfølgestation i togets køreretning ("ankomststationen").

"Tog ... ankommet til Høng.

.....
(navn) "

Denne station tilbagemelder toget til afgangstationen.

KØRSLEN MELLEM HØNG OG GØRLEV

1. Beskrivelse af strækningen

Største stigningsbogstav er C.

Største faldtal er 7.

Største tilladte akseltryk er 16 t.

I Gørlev findes et læssespor samt et sidespor til De Danske Sukkerfabrikker, jf punkt 5.2.

2. Sikringsanlæg, signaler og telefoner

2.1. Sikringsanlæg

Sporskifterne til læssespor og sidespor i Gørlev er aflåst ved nøgleaf-låsning.

2.2. Signaler

På strækningen findes:

- indkørselssignalet foran Høng station,
- kontrolsignaler og overkørselssignaler for de i punkt 3.1. nævnte advarselssignalanlæg og automatiske bomanlæg,
- sporskiftesignaler ved sporskifterne i strækningssporet på Gørlev station (sporskiftesignalerne belyses ikke i mørke),
- "kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed" (signal nr 115),
- "giv agt" (signal nr 101a og 101b).

2.3. Telefoner

Der er anbragt telefon ved indkørselssignalet foran Høng station.

3. Overkørsler og deres sikring

3.1. Overkørsler, der er sikret ved advarselssignalanlæg eller automatisk bomanlæg

På strækningen findes følgende overkørsler, der er sikret ved advarselssignalanlæg (adv) eller automatisk bomanlæg (aut bom):

Beliggenhed	km	ovk nr	sikret ved
Høng	13,0	32	aut bom
Høng - Gørlev	13,5	33	adv
" "	17,0	41	adv
" "	17,1	42	adv

3.2. Overkørsler, der er sikret ved manuelt betjent advarselssignalanlæg

Overkørsel nr 45 i km 18,0 på Gørlev station er sikret ved advarselssignalanlæg, der betjenes af rangerlederen, jf punkt 4.2.2.

4. Kørslen på strækningen

4.1. Almindelige bestemmelser

Strækningen må kun befares af ikke-personførende rangertræk fremført af MH.

Kørslen foregår efter RR's bestemmelser og ledes af en rangerleder.

Lokomotivet skal være forrest i køreretningen.

Rangerpersonalet skal under kørslen tage plads på lokomotivet.

Rangertrækket skal være trykluftbremset og mindste bremseprocent skal være 16.

Største tilladte hastighed er 45 km/t.

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

Efter rangertrækkets ankomst til Høng station er rangerlederens tilbagelevering af nøglen, jf punkt 6, garanti for

- at strækningen er fri,
- at henstående vogne på læssespolet i Gørlev er anbragt sporfri og forskriftsmæssigt afbremsede,
- at samtlige sporskifter i strækningsspolet på Gørlev station og dækningsporskifter er retstillede og aflåsede.

4.2. Overkørsler

4.2.1. Overkørsler, der er sikret ved advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg

Viser et kontrolsignal eller et overkørselssignal "overkørslen sikret", må overkørslen passeres med hastighed 45 km/t.

Viser et kontrolsignal eller et overkørselssignal ikke "overkørslen sikret" forholdes som foreskrevet i SIR.

Med den begrænsede kørsel på strækningen kan det ikke påregnes, at advarselssignalanlæggene virker med samme stabilitet som på egentlige banestrækninger.

Såvel lokomotivpersonalet som rangerpersonalet skal være særlig agtpågivende over for muligheden for at skulle standse foran en overkørsel, hvis advarselssignalanlæg eller automatiske bomanlæg ikke virker.

Uregelmæssigheder ved advarselssignalanlæggene meldes til Høng station.

Stationen videregiver snarest meldingen til sikringstjenesten i Kalundborg.

4.2.2. Overkørsler, der er sikret ved manuelt betjent advarselssignalanlæg

Såfremt det under rangeringen på Gørlev station bliver nødvendigt at passere overkørsel nr 45 i km 18,0 skal rangerlederen betjene advarselssignalanlægget. Dette sættes i funktion ved betjening af trykknappen "tænding og ned" i betjeningskassen, der er anbragt på stationsbygningen. Betjeningskassen åbnes med en kupénøgle.

5. Særlige bestemmelser for enkelte stationer

5.1. Høng station

Rangertrækket får normal signalgivning for kørsel ind på og ud af Høng station.

5.2. Rangering på Gørlev station

Fa De Danske Sukkerfabrikker, Gørlev, anvender egen traktor til flytning af vogne på sidesporet. Denne traktor må dog ikke benyttes til rangering i spor 1 eller i transversalerne S1/S2 og S5/S6.

6. Ud- og tilbagelevering af nøgler m v

Nøgler til sporskifterne til læssesporet på Gørlev station er anbragt på Høng station.

Nøglen udleveres af stationsbestyreren på Høng station til rangerlederen umiddelbart før afgang og tilbageleveres af rangerlederen straks efter ankomsten til Høng station.

7. Arbejder m v på strækningen

Arbejder m v på strækningen må kun finde sted i de tidsrum, i hvilke der ikke befinder sig rangertræk på strækningen.

8. Arbejds køretøjer

Kørsel med arbejds køretøjer i tidsrum, i hvilke der befinder sig rangertræk på strækningen, må kun finde sted, såfremt der inden rangertrækkets afgang fra Høng hhv Gørlev station er truffet aftale med rangerlederen om kørslen.

SPÆRRING AF FJERNTRAFIKSPOR MELLEM VALBY OG VIGERSLEV/
HVIDOVRE FJERN

1. Spærring af højre fjerntrafikspor (spor 2) Valby - Vigerslev

() Tog fra Harrestrup og Valby Gasværk må ikke afsendes fra Vigerslev ad højre fjerntrafikspor (spor 2) Vigerslev - Glostrup, før det sidst afsendte tog ad venstre fjerntrafikspor (spor 1) Vigerslev - Glostrup er ankommet til Glostrup.

() Spærring af højre fjerntrafikspor (spor 1) Hvidovre Fjern - Valby

Tog fra Glostrup mod Harrestrup og Valby Gasværk må ikke afsendes fra Glostrup ad højre fjerntrafikspor (spor 1) Glostrup - Hvidovre Fjern, før det sidst afsendte tog ad venstre fjerntrafikspor (spor 2) Glostrup - Hvidovre Fjern er ankommet til Hvidovre Fjern.

2. Ringsted-Næstved-Vordingborg-Nykøbing Fl-Rødby Færge

2.1. Mogenstrup S

Mogenstrup S er VM-station med sidespor, og AM/DS 1101 samt VM/DS 1986 er såvel mellembloksignaler som dækningssignaler.

I højre spor i køreretningen Lundby-Næstved findes i km 99,5 en forbindelse til sidesporet.

Mogenstrup S kan være såvel ende- som udgangsstation, og sidesporet kan benyttes som overhalingsspor i den udstrækning, toggangens afvikling gør dette ønskeligt, d. v. s., at der kan foregå toggang ad strækningssporet, uanset at der er tog på sidesporet.

Der kan ikke foretages signalgivning til/fra sidesporet.

Sporskifterne S1/S2 er magnetaflåede og kan *kun* oplåses fra FC-Nykøbing Fl. Hvis sporskifterne er oplåede vil AM/DS 1101 og VM/DS 1986 ikke kunne vise en kørtilladelse.

Ved sidesporet findes et skab med telefon direkte til FC samt plomberede låsebolte med tilhørende hængelåse.

Togene kan fremføres af Næstved stations rangermaskiner og personale uden medgivelse af togpersonale, når der ikke medføres rejsende.

Når toget fremføres af Næstved stations rangermaskine, varétager rangerlederen de nedenfor anførte opgaver, der påhviler togføreren, medens rangerhjelperen overtager banebetjentens opgaver, medmindre andet er anført.

Togføreren påser, at der ved kørsel med maskinen bagest er en særlig udpeget udkiksmand i den forreste vogn eller i dennes nærhed, jf. SR § 35, pkt. 11 a.

Når et tog skal rangere ved Mogenstrup sidespor, skal togføreren straks efter ankomsten foretage opkald til FC fra nævnte telefon og aftale rangeringens udførelse nærmere, herunder at sporskifterne skal retstilles, så snart toget er bragt ind på sidesporet.

I forbindelse med rangering ved sidesporet forholdes i øvrigt efter bestemmelserne som fastsat for understationer, jf. bilag 2 til SR, afsnit II C.

For betjening af de magnetaflåede sporskifter gælder tilsvarende regler som fastsat for understationer, jf. bilag 2 til SR, afsnit I A, punkt 4.

Kørslen på selve sidesporet, der er uindhegnet, og hvor overkørslerne er ubevogtede, foregår efter reglerne for rangering, jf. dog nedenfor.

Togføreren er rangerleder ved kørslen på sidesporet, indtil toget er standset i selve stengraven. Derefter er banebetjenten rangerleder, indtil toget er op rangeret til afgang, hvorefter togføreren atter overtager ledelsen af rangeringen.

Når toget betjenes af Næstved stations rangerhold, ledes rangeringen i selve stengraven af rangerlederen fra rangerholdet.

Sporskifterne i stengravens vestende er forsynet med stockflethske låse og særlige hængelåse, til hvilke nøglerne er i stengravens besiddelse.

Stengravens folk retstiller og aflåser sporskifterne for togets indkørsel, *inden stoppebommen fjernes*. Indkørsel til stengraven må ske med forsigtighed, og togføreren må være opmærksom på, at indkørslen kan ske uhindret.

Beskrivelse

Kørsel fra og til sidesporet

Rangering

Kørslen på selve sidesporet

INSTRUKS 2.1.

Når toget har forladt stengraven, lægger stengravens folk atter stoppebommen over sporet og aflåser den i denne stilling.

Foruden de almindelige rangerregler, herunder også bestemmelserne i RR side 12-14 om rangering over overkørsler, skal under kørslen på selve side-sporet følgende særlige regler iagttages:

Med maskinen
forrest

Ved passagen af *Næstved-Præstø landevej* skal på turen mod stengraven forannævnte banebetjent, efter at toget er bragt til standsning foran overkørslen, tage plads ved denne for at advare de vejfarende.

Følgende signalgivning anvendes for at standse vejfærdslen:

Banebetjenten tager plads midt i vejkrydset eller på et andet hensigtsmæssigt sted så nær midten af vejkrydset som muligt, hvorefter han giver politiets tegn for „stop“ ved at udstrække begge arme vandret til hver sin side på tværs af landevejen.

I mørke eller usigtbart vejr skal håndsignalet erstattes af rødt lys, der bevæges i kreds vist imod den retning, fra hvilken færdslen kommer. Såfremt der fra begge sider kommer køretøjer, skal lygten skiftevis vises mod begge sider - jf. RR.

Ved tilbagekørslen fra stengraven bevogter den af banetjenesten i stengraven ansatte kontrol overkørslen ved *Næstved-Præstø landevej*. Den pågældende melder sig til togføreren, der påser, at han i god tid begiver sig til overkørslen. Han foretager standsning af landevejsfærdslen efter foran givne regler.

Der skal i øvrigt vises fornøden forsigtighed under kørslen, og lokomotivfløjten skal om nødvendigt benyttes i god tid, inden vejoverskæringer eller gangstier passerer.

Inden hensætning af vogne i stengraven skal togføreren påse, at vognene er forskriftsmæssigt lukkede.

Med maskinen
bagest

Togføreren skal under hele kørslen ad sidesporet tage plads på den forreste vogn i køeretningen. Denne vogn kan være udstyret med kompressorhorn, som togføreren kan anvende til afgivelse af advarselssignaler.

Kompressorhornet må kun i faresituationer anvendes til afgivelse af rangersignaler til lokomotivføreren.

Ved *Næstved-Præstølandevejen* viser togføreren, når han bemærker, at der af den ved overkørslen posterede mand vises „stop“signal til vejfærdslen, almindeligt håndsignal „kør“ mod lokomotivet. I modsat fald viser han håndsignal „stop“ mod lokomotivet suppleret med fløjtesignal „stop“.

Ved *bivejen Mogenstrup-Myrup* afgiver togføreren, når han ser, at vejen er fri, almindeligt håndsignal „kør“ mod lokomotivet. I modsat fald viser han håndsignal „stop“ mod lokomotivet suppleret med fløjtesignal „stop“.

I øvrigt forholder efter ganske de samme regler som ved kørsel med maskinen forrest.

Lokomotivføreren, der om nødvendigt skal benytte fløjten i god tid, forinden vejoverskæringerne passerer, skal være opmærksom på signalerne fra togføreren og må ikke passere nævnte overkørsler, før han har opfattet togførerens håndsignal „kør“.

Rangerlederen skal sikre sig, at dørene i vogne, der hensættes, er lukket.

Efter endt rangering skal stoppebommen lægges over sporet og aflåses.

4.4. Overkørsler

Overkørslerne på sidesporet er kun sikret ved vejtavler mod vejfærdslen og skal derfor passerer med forsigtighed.

For nedennævnte overkørsler skal endvidere iagttages følgende:

Præstø-landevej:

Rangertrækket skal standses foran overkørslen, og rangerlederen sørger for, at en mand tager plads på overkørslen for at standse vejtrafikken. Det af politiet anvendte stopsignal skal benyttes, jf. RR, side 13 - 14.

Tilladelse til viderekørsel gives af rangerlederen ved signal "kør" (signal nr 47).

Myrup-vejen (offentlig bivej):

Rangerlederen skal sikre sig, at overkørslen kan passerer.

Rangertrækket må først passere overkørslen, når rangerlederen har givet tilladelse hertil (signal "kør" = signal nr 47).

3. NYKØBING FL - GEDSER

3.1. KØRSEL MED ARBEJDSKØRETØJER PÅ OG VED MARREBÆK T OG S

Ved kørsel med arbejdskøretøjer på banestykket Væggerløse - Fiskebæk gælder følgende:

Standsning ved Marrebæk T og S og benyttelse af sidesporet i Marrebæk skal forud aftales med FC Nykøbing Fl.

Mellem tændstedet for overkørsel nr 86/87 i km 30,57 og tændstedet for overkørsel nr 96 i km 35,05 må arbejdskøretøjer - bortset fra eventuel aftalt standsning på Marrebæk T og S - kun foretage ganske kortvarige standsninger (under 2 minutter). Standsninger må ikke ske i umiddelbar nærhed af tændstederne.

Såfremt sporarbejder e l gør det påkrævet, at arbejdskøretøjerne skal køre på anden måde, eller hvis der skal foretages udkørsel af materialer ved hjælp af arbejdstog, må der foruden aftale med FC på forhånd træffes aftale med sikringstjenesten om, hvorledes advarselssignalanlæggene skal betjenes.

A II

5. ROSKILDE-KALUNDBORG

AVNSØGÅRD S

Betjening af de nøgleaflåste sporskifter og rangering foregår efter bestemmelserne i SR, bilag 2, afsnit C.

Under rangering skal der på grund af sporets krumning køres med slækkede koblinger.

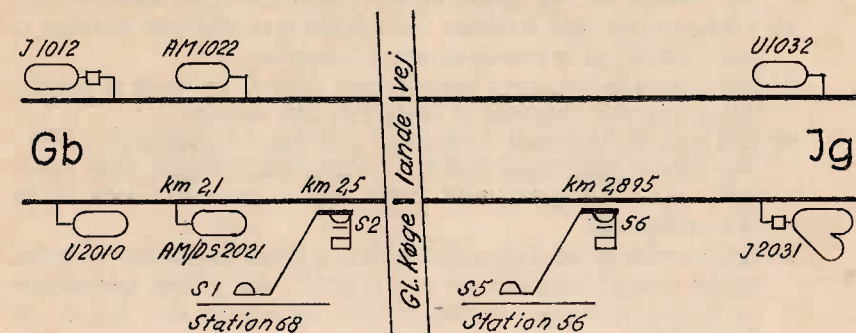
INSTRUKS 9.1.

9. Godsforbindelsesbanen

9.1. Rangering til og fra sidesporene, station 68 og 56

Sidesporene er beliggende mellem København G og Vigerslev og udgår fra højre spor i køreretningen København G-Vigerslev. I sporanlæggene indgår sporskifterne S 1/S 2 samt sporskifterne S 5/S 6 (jf. skitsen).

Beskrivelse



Sporskifterne S 1/S 2 og S 5/S 6 er magnet aflåsede og betjenes fra København G, post „Tårnet“.

Sikringsanlæg

Sporskifterne er i afhængighed af mellembloksignal 2021, der således er både mellembloksignal og dækningssignal.

Sporskifteeftersyn – SR § 11 – samt smøring og rensning af sporskifterne og renholdelse af sporskiftesignalerne foretages af personale under banetjenesten.

Sporskifteeftersyn

Sidesporene betjenes af tog fra København G. Togene fremføres af rangermaskiner og med stationens rangerhold. Rangerlederen fungerer som togfører.

Kørsel mellem København G og sidesporene

Ved kørsel København G – sidesporene – Vigerslev med eller uden overhaling på sidesporene kan togene fremføres som plantog, eventuelt særtog.

Ved kørsel København G – sidesporene – København G med eller uden togpasering skal togene til sidesporene fremføres som særligt arbejdstog. Toget kan – uanset bestemmelserne i SR § 5, pkt. 4 a – afsendes i blokafstand efter andre tog, men skal af- og tilbagemeldes. Bestemmelserne i SR § 27 om fribaneordre kommer ikke til anvendelse.

Før tog afsendes fra København G, skal post „Tårnet“ forberede frigivning af magnetlåsene på sporskifterne ved sidesporene ved først at sætte det automatiske mellembloksignal AM/DS 2021 på „stop“ ved betjening af særlig trykknop, der endvidere bevirker, at kørsel forbi mellemblok-

INSTRUKS 9.1.**INSTRUKS 9.1.**

signalet ikke giver anledning til blokuorden for efterfølgende tog, selv om toget til sidesporene forlader blokafsnittet og forbliver på et af sidesporene.

Rangering

Kørslen og rangeringen ved sidesporene sker i øvrigt således:

A. Kørsel København G-sidesporene-Vigerslev

- 1) Når blokintervallet København G-AM/DS 2021 er frit, sætter post „Tårnet“ AM/DS 2021 på „stop“, og der stilles udkørsel fra København G.
- 2) Togføreren for toget indhenter ved AM/DS 2021 telefonisk tilladelse af post „Tårnet“ til at passere signalet i stopstilling.
- 3) Når denne tilladelse gives, foretager post „Tårnet“ oplåsning af magnetlåsene, hvorefter rangering til sidesporene kan foretages.
- 4) Skal toget til sidesporene overhales af andre tog, forlanger post „Tårnet“ over telefon rangeringen standset og hovedsporet frigjort samt underretter togføreren og Vigerslev station om, at toget skal overhales på et af sidesporene.
- 5) Når hovedsporet og skråsporforbindelsen er fri og sporskifterne retstillet, meldes dette af togføreren til post „Tårnet“, som aflåser sporskifterne og ophæver spærringen af AM/DS 2021, der herefter atter kan vise en kørtilladelse.
- 6) Når overhalingen har fundet sted, og det overhalende tog har forladt blokafsnittet efter AM/DS 2021, sætter post „Tårnet“ dette signal på „stop“, frigiver sporskifterne og underretter togføreren om, at rangeringen kan genoptages.
- 7) Når rangeringen ved sidesporene er endt, toget er kørt ind på hovedsporet, sporskifterne er retstillet, og skråsporforbindelsen er fri, meldes dette af togføreren til post „Tårnet“, som aflåser sporskifterne og ophæver spærringen af AM/DS 2021.

B. Kørsel København G-sidesporene-København G

- 1) Når blokintervallet København G - AM/DS 2021 er frit, sætter post „Tårnet“ AM/DS 2021 på „stop“, og der stilles - uanset det i SR § 39 afsnit A anførte forbud mod anvendelse af signalgivning for udkørsel for særlige arbejdstog - udkørsel fra København G.
- 2) Herefter følges de foran under A pkt 2-6 givne bestemmelser for
 - standsning foran AM/DS 2021
 - tilladelse til at passere dette signal i stopstilling og oplåsning af sporskifterne
 - afbrydelse af rangeringen og frigøring af hovedsporet ved overhaling og
 - genoptagelse af rangeringen efter overhalingen.
- 3) Når rangeringen ved sidesporene er endt, toget er kørt ind på hovedsporet, sporskifterne er retstillet, og skråsporforbindelsen er fri, meldes dette af togføreren til post „Tårnet“, som anmoder Vigerslev station om at betjene tryknap for venstresporkørsel. Sporskifterne aflåses, og spærringen af AM/DS 2021 ophæves.

- 4) Post „Tårnet“ giver herefter togføreren tilladelse til at køre tilbage til København G ad venstre spor i køreretningen Vigerslev-København G.
- 5) Toget indrangeres, og efter ankomsten til København G tilbagemelder post „Tårnet“ toget til Vigerslev, som samtidig anmodes om at udkoble trykknappen for venstresporkørsel.
Indrangering til København G kan foretages af togføreren efter forud indhentet tilladelse gennem telefonen ved indkørselssignalet I 1012.

Alle uregelmæssigheder meldes til post „Tårnet“, der foretager det videre fornødne, jf. SR § 59 pkt. 8 og bilag 1 til SR.

Hvis der etableres kørsel ad venstre spor i køreretningen Vigerslev - København G, skal Vigerslev station - før afmelding til København G foretages - ved forespørgsel til København G sikre sig, at sporskifterne til begge sidespor er retstillet og aflåst fra post „Tårnet“.

Uregelmæssigheder ved sidesporenes sporskifter og aflåsning

Kørsel ad venstre spor Vigerslev-København G

INSTRUKS 9.2.

9.2. Automatiske linieblokanlæg

Det automatiske linieblokanlæg Vigerslev, Flintholm, Vanløse, Frederiksberg og Lersøen er delt i følgende blokafsnit på fri bane: Beskrivelse

Harrestrup-Damhus
 Flintholm-Frederiksberg
 Flintholm-Vanløse
 Vanløse-Grøndal
 Grøndal-Fuglebakken
 Fuglebakken-Lersøen

Automatisk linieblokanlæg er også indrettet for de tilsvarende blokafsnit for modsat køreretning.

Blokafsnittene er begrænset af bloksignaler, der består af stationernes ind- og udkørselssignaler samt mellembloksignalerne ved Fuglebakken. De ved *Fuglebakken* anbragte to mellembloksignaler – et for hver køreretning – har normalstilling „kør“.

Når et tog kører ud fra stationerne *Vigerslev* (Harrestrup), *Flintholm* (herunder Damhus og Grøndal), *Vanløse*, *Frederiksberg* eller *Lersøen*, skal stationen se efter, Forhold i forbindelse med togs udkørsel

- at tableaulampen for pågældende blokafsnit viser besat spor for toget, og
- at udkørselssignalet går på „stop“ efter togets passage.

Får et tog „stop“ ved et *indkørsels-* eller *udkørselssignal*, forholdes i overensstemmelse med bestemmelserne i SR § 30, punkt 5. „Stop“ ved ind- eller udkørselssignal

Får et tog „stop“ ved et mellembloksignal, forholdes i overensstemmelse med bestemmelserne for dobbeltsporet bane i bilag 1 til SR – dog bemærkes, at anlæggene ikke er indrettet til anvendelse af signal „stop og ryk frem“. „Stop“ ved mellembloksignal

Når linieblokanlægget er i uorden, skal der etableres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand for pågældende køreretning efter bestemmelserne i bilag 1 til SR. Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand

Sikringstjenestens personale skal straks underrettes om blokuordenen. Når kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand er etableret, følges de i bilag 1 til SR, afsnit B, fastsatte bestemmelser.

Under kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand
 Damhus-Harrestrup (til København G)
 skal en af *Vigerslev station* udsendt mand gennem telefonen ved Valby Gasværk give melding til Vigerslev, hvorvidt de i disse togveje passerede tog medfører slutsignaler.

INSTRUKS 9.2.

Under kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand
Harrestrup-Damhus (til Grøndal)
Vanløse-Grøndal
Lersøen-Grøndal

skal en af *Flintholm station* udsendt mand gennem telefonen ved Grøndal give melding til Flintholm, hvorvidt de i disse togveje passerende tog (bortset fra elektriske tog - S-tog) medfører slutsignaler.

Forbliver en stations udkørselssignal stående i „kør“-stilling, efter at udkørselshåndtaget er taget tilbage i normalstilling, skal - efter at kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand er etableret i den pågældende køreretning - alle tog ind- og udrangeres på/fra stationen, indtil fejlen er rettet.

Når der er indført kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand, og ankomststationen har fået melding om, at eventuelle mellembloksignaler på banestykket har vist „kør“, forholdes i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 1 til SR.

KØRSEL MED ARBEJDSKØRETØJER MELLEM HELLERUP OG VANLØSE

På strækningen mellem Hellerup og Vanløse kan der gives føreren for et arbejdskøretøj tilladelse til kørsel over mere en ét banestykke uden melding fra hver station om ankomst.

Inden sådan tilladelse gives skal der mellem stationsbestyrerne for de i betragtning kommende stationer være truffet aftale herom.

Der må på stationerne Lersøen og Flintholm gives signal til gennemkørsel.

10. ELEKTRIFICEREDE STRÆKNINGER

10.1. (Bortfaldet)

10.2. NØRREPORT. PERRONBETJENING M V

1. Perronbetjening

Det fremgår af togplan 8a, i hvilket omfang der er stationsbestyreruddannet personale til stede på perron 2 (inspektionskiosken). I den øvrige tid, hvor stationen er betjent af personale, ledes arbejdet på perronerne af en tjenestemand, som benævnes "stationsmanden".

"Stationsmanden" skal være tjenstgørende ved hovednedgangen til perron 2 i den tid, stationen er åben for publikum, og skal normalt være placeret i boksen.

Nørreport station har ansvaret for, at det personale, der virker som "stationsmand", er fuldt fortrolig med denne instruks.

2. Telefoner

2.1. Nørreport station

På perron 2 findes følgende telefoner:

2409 i inspektionskiosken

2455 i boksen ved hovednedgangen.

2.2. Signaltelefoner

Der er anbragt telefon ved AM-signaler mellem København H og Østerport, i såvel nær- som fjerntrafiksporene.

Ved opkald fra telefonerne ved nærtrafiksporene opnås forbindelse med FC Kh nær.

Ved opkald fra telefonerne ved fjerntrafiksporene opnås forbindelse med Østerport for køreretningen København H - Østerport og med Kh fjern for køreretningen Østerport - København H.

2.3. Tunneltelefoner

I nicherne mellem de to tunnelrør er der i km 0,75, 0,90, 1,10 og 1,30 (tunnel syd = København H-Nørreport) samt i km 1,70, 1,90, 2,10 og 2,25 (tunnel nord = Nørreport-Østerport) anbragt særlige tunneltelefoner, der er forsynet med lysskilt "T".

Ved opkald fra telefonerne opnås forbindelse med FC Kh nær.

3. Signaler

AM-signaler i nær- og fjerntrafiksporene mellem København H og Østerport samt udkørselssignaler på København H og Østerport station (med undtagelse af udkørselssignalet for nærtrafikspor 3 på København H) kan samtidig stilles på "stop" således:

- fra inspektionskiosken på Nørreport station ved indtrykning og omdrejning af en på sportavlen anbragt trykknop. Betjening af trykknappen må foretages af såvel det stationsbestyreruddannede personale som af "stationsmanden", eller
- fra FC Kh nær ved indtrykning og omdrejning af en på sportavlen anbragt trykknop. En tableaulampe viser, at spærring af signalerne er gennemført.

Når signalerne er stillet på "stop" fra Nørreport station, underrettes FC Kh nær, som betjener stopknappen for signalerne mellem København H og Østerport. FC overtager herefter ansvaret for signalernes senere frigivning.

Ved tilbagestilling af trykknappen forbliver signalerne på "stop". Signal "stop og ryk frem" skal derfor benyttes for første tog, som skal passere pågældende spor.

4. Katastrofeforanstaltninger

Om katastrofeforanstaltninger i Boulevardbanens tunnel, se S-baneinstruks (SI) og Driftsuhedsreglement (UR).

5. Flisevask

Om udførelse af flisevask på Nørreport station, se S-baneinstruks (SI).

10.3. Jægersborg, sidespor til LNJ

Sporskifte S 4 i hovedspor med tilhørende dækningssporskifte S 3 (afløb) er indrettet for nøgleafslåsning i blokafhængighed af udkørselssignalet på Gentofte station - jf. SR § 59, 1a - og desuden i afhængighed af AM/DS 1126 ved nordenden af perronen i Jægersborg. Dette signal er altså både mellembloksignal og dækningssignal for sidesporet.

Normalstillingen for sikringsanlægget er følgende:

Hovednøglen for nøgleafslåsningen skal være indsat og omdrejet i en elektromagnetisk nøglelåse anbragt i en hytte ved sporskifte S 3 (afløb).

Sporskifte S 3 skal stå til afløb.

Sporskifte S4 skal stå til kørsel ad hovedspor (Gentofte-Lyngby).

AM/DS 1126 står på „kør“, hvis afhængigheden af det automatiske linieblokanlæg i øvrigt tillader dette.

Ved udlinkning af håndtaget i Gentofte for sporskifterne S 3 og S 4 i Jægersborg forsvinder den grønne pil i tableauet over håndtaget, hvis blokintervallet fra stationens udkørselssignal (1114) til AM 1122 umiddelbart før Jægersborg station er ubesat. Hvis nævnte blokinterval ikke er ubesat, kan håndtaget hverken omlægges til oplåsning eller aflåsning.

Hvidt kontrolstrømstableau over håndtaget tilkendegiver overensstemmelse mellem håndtagets og magnetlåsens stilling - d. v. s.

1. at håndtaget i oplåsestilling (lodret streg) har oplåst magnetlåsen.
2. at håndtaget i låsestilling (vandret streg) har låset nøglen i magnetlåsen.

Hvis nævnte overensstemmelse ikke er til stede, viser kontrolstrømstableauet rødt tableau.

Hvis håndtaget står i aflåst stilling, men kontrolstrømstableauet er rødt, kan der ikke stilles udkørselssignal fra Gentofte til Lyngby. AM/DS 1126 ved Jægersborg sidespor vil i så fald også stå på „stop“ og kan ikke stilles på „stop og ryk frem“.

Sporskifteeftersyn - SR § 11 - samt smøring af sporskifterne og renholdelse af sporskiftesignalerne foretages af Jægersborg station.

Når toget er kommet til Jægersborg, og bagenden af toget er mindst 25 m forbi AM 1122 syd for perronen, melder *togføreren* sig gennem den i hytten ved sporskifte nr. S 3 (afløb) anbragte telefon til Gentofte station og anmoder om frigivning for rangering.

Gentofte station frigiver sporskifterne S 3 og S 4 i Jægersborg ved omlægning af det dertil hørende sporskiftehåndtag. Herved bringes en tableaulampe på magnetlåsen i Jægersborg til at lyse, og AM/DS 1126 går på „stop“. Derefter kan hovednøglen af *togføreren* omdrejes og udtages af magnetlåsen.

Hovednøglen indsættes og omdrejes i nøglelåsen ved sporskifte S 3. Efter

Sikringsanlæg

Eftersyn m. m. af sporskifter

Rangering

INSTRUKS 10.3.

INSTRUKS 10.3.

oplåsning og skiftning af sporskifte S 3 kan den i den anden nøglelås på trækbukken og anbragte mellemnøgle udtages og medbringes til oplåsning af sporskifte S 4 i hovedspor.

Efter endt rangering går frem i modsat rækkefølge, og *togføreren* anbringer atter hovednøglen i magnetlåsen og omdrejer nøglen.

Togføreren har ansvaret for, at sporskifterne står rigtigt, at deres tungen-tilslutning og nøgleafslåsning er i orden, samt at eventuelle afsatte vogne er hensat inden for frispormærket og bremsat eller afstoppet.

Togføreren skal derefter gennem den i hytten ved sporskifte S 3 anbragte telefon melde „Klar til viderekørsel“ til Gentofte station, som derefter tager frigivningen tilbage.

Togføreren skal forblive ved telefonen, indtil Gentofte station melder, at frigivningen er taget tilbage.

Togføreren forlader derefter hytten og har ansvaret for, at hytten låses.

Efter endt rangering skal toget holde foran AM/DS 1126, der nu står på „stop“, fordi blokintervallet bag signalet har været besat ved rangeringen.

Tilladelse til kørsel forbi AM/DS 1126 i „stop“ må derfor indhentes fra Lyngby station af *lokomotivføreren* gennem den foran signalet anbragte telefon.

Ved uorden i aflåsningen af sporskifterne S 3 og S 4 skal Gentofte station give togene skriftlig udkørselstilladelse. Indtil sporskifterne S 3 og S 4 i Jægersborg er aflåset med låsebolt og hængelås og melding herom sammen med nøglen til hængelåsen er afgivet til Gentofte station, jf. nedenfor, skal den skriftlige udkørselstilladelse påføres bemærkning om, at aflåsningen ved sidesporet i Jægersborg er i uorden, og at sporskifterne skal efterses af togføreren, forinden de må passeres.

Inden Gentofte station giver nævnte skriftlige udkørselstilladelse, skal der være indført kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand i køreretning Gentofte-Lyngby.

Samtidig med at den skriftlige udkørselstilladelse gives, skal Gentofte station give toget skriftlig forbikørselstilladelse (formular S 101) til at køre forbi AM 1122, der er anbragt ca. 200 m før Jægersborg station.

Togføreren skal efterse, om sporskifterne S 3 og S 4 i Jægersborg står i normalstilling, og hvis dette er tilfældet, skal lokomotivføreren gennem den foran AM/DS 1126 anbragte telefon indhente tilladelse fra *Lyngby* station til at køre forbi AM/DS 1126.

Gentofte station skal sørge for – enten gennem Jægersborg station eller ved en fra Gentofte station udsendt tjenestemand – at sporskifterne S 3 og S 4 i Jægersborg snarest muligt bliver aflåset i normalstilling med låsebolt og hængelås. Låsebolte og hængelåse til dette brug er anbragt plomberet i hytten ved sporskifte S 3 (afløb) i Jægersborg. Hytten er aflåset med kupelås.

Så snart Gentofte station har modtaget melding om, at nævnte sporskifter er aflåset med låsebolt og hængelås, og nøglen til hængelåsen er afleveret til Gentofte station, skal stationen samtidig med skriftlig udkørselstilladelse

give togene skriftlig forbikørselstilladelse (formular S 101) til at køre forbi såvel AM 1122 som AM/DS 1126, hvorefter lokomotivføreren ikke skal indhente telefonisk tilladelse fra Lyngby station til at passere AM/DS 1126.

Når aflåsningen af sporskifterne S 3 og S 4 er i uorden, må der ikke rangeres ved sidesporet.

Hvis der etableres kørsel på venstre spor fra Lyngby til Gentofte, skal Lyngby station – før afmelding til Gentofte foretages – ved forespørgsel til Gentofte sikre sig, at aflåsningen af sporskifterne til Jægersborg sidespor er foretaget.

Togføreren skal rangere togene over sporskiftet ved Jægersborg. Såfremt aflåsningsanlægget er i uorden, og sporskifterne S 3 og S 4 i Jægersborg ikke er forsynet med låsebolt og hængelås, skal sporskifte S 4 fastholdes i rette stilling med håndkraft, forinden toget må passere det pågældende sporskifte.

Kørsel ad
venstre spor

Uorden i
sikrings-
anlægget

BIRKERØD OG ALLERØD. AUTOMATISK GENNEMKØRSELSDRIFT

1. Almindelige bestemmelser

Sikringsanlægget på Birkerød og Allerød station er indrettet til automatisk gennemkørselsdrift for sporene 1 og 2, og denne driftsform benyttes i videst muligt omfang.

2. Anvendelse af automatisk gennemkørselsdrift

Automatisk gennemkørselsdrift kan anvendes, såvel når stationerne er bemandede, som når de er ubemandede. Dog må driftsformen kun anvendes, når begge stationer samtidig er enten bemandede eller ubemandede.

Automatisk gennemkørselsdrift må ikke anvendes

- når stationens sikringsanlæg kommer i uorden,
- under kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand,
- fra 20 minutter før, der kan ventes tog, som har Birkerød hhv Allerød station som endestation,
- fra 20 minutter før planmæssig overhaling skal finde sted, og indtil overhalingen er afviklet,
- ved tognedbrud på stationen eller på tilstødende banestykker,
- for planmæssigt standsende godstog,
- for særlige arbejdstog og sneplovtog,
- ved kørsel med arbejdskøretøjer, der ikke kører til næste togfølgestation, jf SR § 57, punkt 2.

Når der ventes tog, for hvilket automatisk gennemkørselsdrift ikke må finde sted, skal omstilling til manuel betjening af sikringsanlægget - hvor andet ikke er anført - være foretaget senest ved togets planmæssige afgang fra nabotogfølgestationen.

Når automatisk gennemkørselsdrift anvendes, er de for stationsbestyreren fastsatte bestemmelser vedrørende signalgivning for togene, afgivelse af afgangssignal, togvejseftersyn, kontrol med togfølgen og førelse af togjournal sat ud af kraft.

Inden overgang til manuel betjening af sikringsanlægget skal stationerne indhente oplysning om toggangen hos Holte henholdsvis Hillerød station.

Når stationerne skal overgå til ubemandet station, forholdes som anført i SR § 13, II, for ubetjent station. Centralapparatet indstilles for automatisk gennemkørselsdrift, og valenøglen omlægges og udtages.

3. Telefonforhold

3.1. Bemandet station

Om benyttelse af signaltelefoner, se SR, bilag 1.

Ved udkørselssignalet i Allerød (mod Holte) er der to signaltelefoner. Når Allerød station er bemandet, skal den telefon, der er nærmest Holte, benyttes. Den anden telefon er kun virksom, når Allerød station er ubemandet.

De i skemaet i punkt 3.2. nævnte telefoner er uvirksomme, når Birkerød og Allerød station er bemandet.

3.2. Ubemandet station

Stationskontorets M-telefon er frakoblet, og M-telefonlinien koblet igennem Birkerød og Allerød station.

Signaltelefonerne er stillet igennem til Holte henholdsvis Hillerød.

Nedennævnte telefoner har forbindelse til Holte og Hillerød station således:

Station	Telefon anbragt	Forbindelse til
Birkerød	stationsbygningen perron 1	Hillerød "
	perron 2 syd " " nord	Holte "
Allerød	perron 2	Hillerød
	stationsbygningen	Holte

GENTOFTE STATION

Stationen er i henhold til togplan 8a uden betjening i visse tidsrum.

Når stationen er uden betjening, opnås der forbindelse med Hellerup station ved opkald fra telefoner ved følgende signaler:

- AM-signaler for begge spor mellem Hellerup og Gentofte
- AM-signaler for højre spor Lyngby - Gentofte
- I- og U-signaler i Gentofte.

11. HILLERØD - SNEKKERSTEN

RANGERING PÅ KVISTGÅRD STATION

Da afstanden mellem sporene 2 og 3 ikke er i overensstemmelse med gældende regler, kan vogne og trækraftenheder under rangering i transversalen mellem sporene 3 og 4 (sporskifterne 5 og 6) samt i den krumme gren af sporskifte 7 komme ind i fritrumsprofilet for spor 2.

Inden signalgivning til spor 2 foretages, og inden et tog må afgang fra spor 2, skal stationsbestyreren i forbindelse med togvejseftersynet derfor sikre sig, at der de nævnte steder ikke befinder sig vogne m v, og at rangering her er bragt til ophør.

12. København H-Helsingør**12.1. Nørreport station, fjerntrafikperronen**

Når et togs lokomotivfører på Nørreport station (fjerntrafikken) ikke kan efterkomme togførerens signal „kør“ (signal nr. 47), fordi det umiddelbart for enden af perron 1 mod Østerport (km 1,70) henholdsvis mod København H (km 1,426) placerede AM-signal viser „stop“, skal lokomotivføreren afgive signal „mandskab til hjælp“ (signal nr. 61) til underretning for togpersonalet.

Togføreren eller den, togføreren beordrer hertil, kontakter herefter lokomotivføreren, for at togføreren på ny kan give signal „kør“ (signal nr. 47) straks, når pågældende AM-signal skifter til „kør“-stilling.

INSTRUKS 12.2.

**12.2. Nørreport station visse tidsrum uden perronbetjening
ved stationsbestyreruddannet personale**

Se instruks 10.2. (side 39).

13. BALLERUP - FREDERIKSSUND

AFVIKLING AF TOGGANGEN, NÅR FREDERIKSSUND STATION ER HOLDESTED

1. Holdestedsordning

Frederikssund station er i henhold til togplan 8a holdested i visse tidsrum (jf SR § 5, punkt 3), og betragtes da som hørende til den fri bane.

2. Toggangens ledelse. Toglederstation

Når Frederikssund station er holdested, ledes toggangen på strækningen mellem Frederikssund og nærmeste togfølgestation af sidstnævnte, i det efterfølgende kaldet toglederstationen.

3. Frederikssund stations overgang til holdested

Forinden Frederikssund station overgår til at være holdested, skal følgende telegrammer udveksles mellem Frederikssund station og toglederstationen:

1. (toglederstationen)

Sidst ankomne tog hertil er tog, og sidst afsendte tog herfra var tog Sporene 1 og 3 på Frederikssund station er frie.

Kan Frederikssund station overgå til at være holdested

Frederikssund.

2. Frederikssund.

Ja, Frederikssund station kan overgå til at være holdested.

. (toglederstationen).

Telegram nr 2 må først afgives, efter at toglederstationen har afgivet tilbagemelding til Frederikssund station for det i telegram nr 1 sidst nævnte tog.

4. Toggangens afvikling

I den tid Frederikssund station er holdested, må der kun være ét tog på strækningen mellem toglederstationen og Frederikssund (spor 1 og 3 inkl). Tøgene mellem toglederstationen og Frederikssund station af- og tilbagemeldes ikke.

5. Togførers forhold

Når Frederikssund station er ubetjent holdested, har togføreren ansvaret for, at toget ikke ændres på strækningen toglederstationen - Frederikssund (spor 1 og 3 inkl) - toglederstationen.

Togføreren underretter toglederstationen om opståede forsinkelser. Togførersens meldinger gives gennem telefonen på stationsbygningerne.

Overgår Frederikssund station til at være betjent holdested, skal togføreren iagttage bestemmelserne i SR § 58, afsnit I, punkt 9.

Togføreren for dagens sidste tog skal efter ankomsten til Frederikssund give følgende melding til toglederstationen:
"Tog ankommet til Frederikssund".

Såfremt Frederikssund station ikke overgår til at være betjent holdested efter sidste tog, skal togføreren for dette tog efter ankomsten til Frederikssund station sørge for, at toget afbremses med skruebremse og aflåses.

Togføreren for dagens første tog, skal - når Frederikssund station er ubetjent holdested - ved tiltrædelse af tjenesten, melde sig til toglederstationen.

6. Ny toglederstation

Såfremt en station på strækningen mellem Frederikssund station og toglederstationen ekstraordinært skal overgå til at være betjent som togfølgestation, skal den oprindelige toglederstation overdrage denne station funktionen som toglederstation.

Såfremt en toglederstation skal overgå til at være holdested, skal den først forlægge funktionen som toglederstation til nabotogfølgestationen.

I alle tilfælde, i hvilke funktionen som toglederstation forlægges, skal der udveksles meldinger herom mellem den oprindelige og den ny toglederstation. Meldingen fra den oprindelige toglederstation skal tillige indeholde oplysning om toggangen.

7. Kørsel med arbejds køretøjer, spærring af spor

Kørsel med arbejds køretøjer og/eller spærring af spor på fri bane mellem toglederstationen og Frederikssund må ikke finde sted, så længe der er toggang på strækningen.

Når toggangen er ophørt, og der foreligger melding om, at sidste tog er ankommet til Frederikssund, kan kørsel med arbejds køretøjer og/eller spærring af spor - efter aftale med føreren hhv arbejdslederen - finde sted på strækningen mellem toglederstationen og Frederikssund station. Toglederstationen er alene ansvarlig for, at der ikke inkludes tog på pågældende strækning, forinden der fra føreren hhv arbejdslederen er modtaget melding om, at kørslen er endt og/eller sporet er frit.

8. Frederikssund stations overgang til togfølgestation

Såfremt et tog ikke kan afmeldes til Frederikssund station på et tidspunkt, hvor denne efter togplan 8a skulle være overgået til togfølgestation, skal toglederstationen skriftligt underrette de i betragtning kommende tog herom samt om, at toget skal standse foran indkørselssignalet til Frederikssund station, og at det af togføreren skal rangeres ind på stationen, idet det må påregnes, at hovedsporet på stationen kan være belemret.

14. København L-Farum

14.1. Særlige forhold

Når en „ubetjent“ station på Hareskovbanen ekstraordinært er betjent som togfølgestation, skal togføreren for de tog, der passerer pågældende station i det tidsrum, underrettes skriftligt herom gennem en foranliggende togfølgestation. Underretningsstationen bekræfter over for pågældende station, at underretning har fundet sted.

Ekstraordinær
betjening som
togfølge-
station

Såfremt signalgivningen svigter på et tidspunkt, hvor stationen normalt er ubetjent – signalet viser „stop“ eller er slukket – og pågældende tog ikke er underrettet om, at stationen er ekstraordinært betjent som togfølgestation, skal lokomotivføreren omgående tilkalde togføreren, der straks rangerer toget ind på og – efter evt. planmæssigt ophold – ud af stationen.

Svigtede
signalgivning

Under ind- og udrangering, der skal foregå på en sådan måde, at toget kan bringes til standsning over for enhver hindring, skal togføreren, forinden de i togvejen liggende sporskifter passerer, nøje overbevise sig om hvert enkelt sporskiftes stilling.

Togføreren melder uregelmæssigheden til næste togfølgestation, som videre giver meldingen til togkontoret og sikringstjenestens personale. Ledningerne for M-telefonen vil stå i gennemstilling.

14.2. AFVIKLING AF TOGGANGEN, NÅR FARUM STATION ER HOLDESTED

1. Holdestedsordning

Farum station er i henhold til togplan 8a holdested i visse tidsrum (jf SR § 5, punkt 3), og betragtes da som hørende til den fri bane.

2. Toggangens ledelse. Toglederstation

Når Farum station er holdested, ledes toggangen på strækningen mellem Farum og nærmeste togfølgestation af sidstnævnte, i det efterfølgende kaldet toglederstationen.

3. Farum stations overgang til holdested

Forinden Farum station overgår til at være holdested, skal følgende telegrammer udveksles mellem Farum station og toglederstationen:

1. (toglederstationen)

Sidst ankomne tog hertil er tog, og sidst afsendte tog herfra var tog Sporene 1 og 2 på Farum station er frie.
Kan Farum station overgå til at være holdested

Farum.

2. Farum

Ja, Farum station kan overgå til at være holdested.

..... (toglederstationen).

Telegram nr 2 må først afgives, efter at toglederstationen har afgivet tilbagemelding til Farum station for det i telegram nr 1 sidst nævnte tog.

4. Toggangens afvikling

I den tid Farum station er holdested, må der kun være ét tog på strækningen mellem toglederstationen og Farum (spor 1 og 2 inkl). Togene mellem toglederstationen og Farum station af- og tilbagemeldes ikke.

5. Togførers forhold

Når Farum station er ubetjent holdested, har togføreren ansvaret for, at toget ikke ændres på strækningen toglederstationen - Farum (spor 1 og 2 inkl) - toglederstationen.

Togføreren underretter toglederstationen om opståede forsinkelser. Togførersens meldinger gives gennem telefonen på stationsbygningerne.

Togføreren for dagens sidste tog skal efter ankomsten til Farum give følgende melding til toglederstationen:

"Tog ankommet til Farum".

Efter ankomsten til Farum station, skal togføreren sørge for, at toget afbremses med skruebremse og aflåses.

Togføreren for dagens første tog skal - når Farum station er ubetjent holdested - ved tiltrædelse af tjenesten, melde sig til toglederstationen.

6. Ny toglederstation

Såfremt en station på strækningen mellem Farum station og toglederstationen ekstraordinært skal overgå til at være betjent som togfølgestation, skal den oprindelige toglederstation overdrage denne station funktionen som toglederstation.

Såfremt en toglederstation skal overgå til at være holdested, skal den først forlægge funktionen som toglederstation til nabotogfølgestationen.

I alle tilfælde, i hvilke funktionen som toglederstation forlægges, skal der udveksles meldinger herom mellem den oprindelige og den ny toglederstation. Meldingen fra den oprindelige toglederstation skal tillige indeholde oplysning om toggangen.

7. Kørsel med arbejdskøretøjer, spærring af spor

Kørsel med arbejdskøretøjer og/eller spærring af spor på fri bane mellem toglederstationen og Farum må ikke finde sted, så længe der er toggang på strækningen.

Når toggangen er ophørt, og der foreligger melding om, at sidste tog er ankommet til Farum, kan kørsel med arbejdskøretøjer og/eller spærring af spor - efter aftale med føreren hhv arbejdslederen - finde sted på strækningen mellem toglederstationen og Farum station. Toglederstationen er alene ansvarlig for at der ikke indlades tog på pågældende strækning, forinden der fra føreren hhv arbejdslederen er modtaget melding om, at kørslen er endt og/eller sporet er frit.

8. Farum stations overgang til togfølgestation

Såfremt et tog ikke kan afmeldes til Farum station på et tidspunkt, hvor denne efter togplan 8a skulle være overgået til togfølgestation, skal toglederstationen skriftligt underrette de i betragtning kommende tog herom samt om, at toget skal standse foran indkørselssignalet til Farum station, og at det af togføreren skal rangeres ind på stationen, idet det må påregnes, at hovedsporet på stationen kan være belemret.

B. Udsendelse af særtogsanmeldelser, sporspærringer, cirkulærer og lign mod kvitering.

Særtogsanmeldelser, sporspærringer, cirkulærer o lign, for hvilke kvitering for modtagelsen skal gives, er vedhæftet kvitteringsblanket og udsendes i kuvert eller mappe.

Stationerne indsender kvitteringsblanketten i kvitteret stand med først afgående tog henholdsvis lastbil i kuvert til tjenstlig brevveksling adresseret:

Togledelsen København.

C. UNDERRETNING AF BANETJENESTENS OG SIKRINGSTJENESTENS PERSONALE OM SÆRTOGS LØB, AFLYSNING AF TOG M V

Bestemmelserne om underretning af banetjenestens og sikringstjenestens personale om sær- og arbejdstogs løb, aflysning af tog m v fremgår af SR. Bestemmelserne i SR er dog suppleret ved ordreserie O, hvorfor også personale, der er berettiget til at fungere som stationsbestyrer, skal være nøje kendt med de i ordreserie O herom indeholdte bestemmelser.

Hellerup
København H, København G og Østerport station er fritaget for at anvende formular S 5 ved underretningen af banetjenestens og sikringstjenestens personale ved disses henvendelse om at få oplysning om tillyste særtogs løb m v (SR § 34, 7).

D. Anvendelse af fjernskrivetelegrammer i stedet for formular S7

I henhold til bestemmelserne i SR § 34, pkt. 9, kan fjernskrivetelegrammer vedrørende tillysning af tog m. v. udleveres til togførere og lokomotivførere, når nedennævnte betingelser er opfyldt:

1. Telegrammerne skal være opstillet som vist i nedenstående eksempel.
2. Telegrammerne skal være tydelige og må ikke indeholde rettelser.
3. I selve køreplanen må stationsnavne ikke forkortes.

Inden udlevering til togfører og lokomotivfører finder sted, skal stationen sikre sig, at ovennævnte betingelser er opfyldt. Såfremt dette ikke er tilfældet, anvendes formular S 7.

Eksempel:

togkontoret 1404 0803
ld kø-gb
ddt kø og gb
kvittering ønskes
for befordring af godsvogne tillyses idag tirsdag
særtog 5004 my 1200
togets maksimalhastighed er: kø-hif 80 km, hif-gb 60 km
ikke personførende

	an	af	x tog
korsør		10.25	
slagelse		10.48	
sorø		11.03	
ringsted		11.16	
borup		11.30	
roskilde		11.48	
hedehusene		11.54	
tåstrup	12.01	12.08	42 og 541 i tåstrup
glostrup		12.16	
hvidovre fjern		12.21	
vigerslev		12.22	
valby gasværk		12.23	
københavn g	12.29		

~~d~~
TK+OKh #+

E. INSTRUKS FOR FORANDRING AF TOGFØLGE

I henhold til bestemmelserne i SR § 42,5 deles banelinierne i følgende stræk-
ningsafsnit, inden for hvilke ændret togfølge kan anordnes:

København G - Vigerslev	
Vigerslev - Flintholm	
Flintholm - Hellerup	
Frederiksberg - Flintholm	
Flintholm - Vanløse	
Lersøen - Østerport	
København L - Farum	
Østerport - Hellerup	} nærtrafiksporene
Hellerup - Klampenborg	
Hellerup - Holte	
Holte - Hillerød	
Hillerød - Snekkersten	
København H - Østerport	} fjertrafiksporene
Østerport - Helgoland	
Helgoland - Hellerup	
Klampenborg - Nivå	
Nivå - Snekkersten	
Snekkersten - Helsingør	
Skelbæk - Valby	nærtrafiksporene
Valby - Vanløse	
Vanløse - Ballerup	
Ballerup - Frederikssund	
Valby - Tåstrup	nærtrafiksporene
København H - Vigerslev	fjertrafiksporene
Roskilde - Næstved over Køge	
Vipperød - Holbæk	
Slagelse - Høng	

Foruden egentlige togudgangsstationer og forgreningsstationer betragtes de
togfølgestationer, der begrænser forannævnte strækningsafsnit, som udgangs-
stationer i den i SR § 42,5 omhandlede betydning.

Østerport station henholdsvis Helgoland station træffer aftale med København
H (kommandopost Fjern), inden stationerne anordner forandret togfølge for de
fra Østerport henholdsvis Helgoland station udgående tomme togstammer el-
ler maskiner.

F. Nummerering af visse tog

1. Særtog, der erstatter ikke personførende plantog

Ved omlægning af ikke personførende plantog til særtog gives særtoget plantogets nummer med 6 tilføjet som første ciffer. Eksempel: Tog 7574 omlagt til særtog gives nr 67574. Ved evt senere omlægning af særtog 67574 anvendes almindeligt særtogsnummer. Når andet ikke er særlig anført i særtogsanmeldelsen, fremføres det omlagte tog af samme maskine og betjenes af samme personale som det tog, det erstatter. På samme måde er alle de for det pågældende plantog henholdsvis for det oprindeligt tillyste særtog givne bestemmelser i togplanerne - med undtagelse af togplan 9a - gyldige for det omlagte tog.

2. Omdirigerede tog

Når et tog under driftsregelmæssigheder omdirigeres til kørsel på en anden strækning end den, toget skulle have befaret, tillyses det som særtog over hele den »omlagte« strækning med anvendelse af togets ordinære nummer suppleret med et »O« foran.

3. Maskin- og stammeløb mellem København H og Østerport/Helgoland

Maskin- og stammeløb (både plan- og særtog) mellem København H og Østerport/Helgoland ad fjerntrafiksporet nummereres således, at maskin- og stammeløb til et tog fra København H eller fra et tog til København H gives togets nummer efterfulgt af et ulige ciffer for køretningen København H-Østerport/Helgoland og et lige ciffer for køretningen Helgoland/Østerport-København H dog således, at cifrene 1 og 2 altid anvendes for tog til og fra Østerport og cifrene 3 og 4 anvendes til og fra Helgoland.

Eksempel 1

Særtog 6311 Kh-Kø, stammen står på Østerport. Maskinløb Kh-Kk nummereres 6311-1 (benævnes treogtres-elleve-ét), 6311-5 eller 6311-7. Stammeløb Kk-Kh nummereres 6311-2, 6311-6 eller 6311-8.

Eksempel 2

Særtog 6502 Nf-Kh, stammen skal henstilles på Helgoland. Stammeløb Kh-Hgl nummereres 6502-3, 6502-5 eller 6502-7. Maskinløb Hgl-Kh nummereres 6502-4, 6502-6 eller 6502-8.

G. Telefonisk afgangstilladelse og afgangstilladelse over højttaleranlæg

På nedennævnte stationer kan der gives telefonisk afgangstilladelse for visse tog i det anførte omfang.

Telefonisk afgangstilladelse

Den telefoniske afgangstilladelse skal gives af stationsbestyreren til togføreren og må først gives, når togets afgangstid er inde, og betingelserne for togets afgang er til stede.

Når toget er færdig til afgang, skal togføreren gennem den anførte telefon melde sig til stationsbestyreren.

Afgangstilladelsen skal gives således:

„Tog, der er afgang“.

Afgangstilladelsen skal gentages af togføreren.

Telefonisk afgangstilladelse må anvendes på station	for følgende tog	Opkald fra togføreren fra
Hølhæk	østgående godstog, der afgår fra sporene 2 og 3	pladstelefonen ved vandkranen

På nedennævnte stationer må stationsbestyreren give afgangstilladelse over højttaleranlægget, når signal „afgang“ (signal nr. 46b) ikke kan eller må gives:

Afgangstilladelse over højttaleranlæg

Korsør Roskilde *Hølhæk*
Slagelse, Tåstrup, Glostrup, Ballerup, Herlev, Vanløse, Valby, København H, Østerport, Hellerup, Charlottenlund, Klampenborg, Gentofte, Lyngby, Holte, Birkerød samt i Hillerød for el-tog.

Afgangstilladelsen skal gives således:

„Togføreren tog, der er afgang“.

Tilladelsen gentages.

Den i SR § 30, pkt. 3, omhandlede underretning om udrangering må ikke gives over højttaleranlægget.

H. ENMANDSBETJENTE TOG

1. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Alle ikke-personførende tog er enmandsbetjente undtagen

- de i afsnit K nævnte plantog
- særtog, arbejdstog og hjælpetog, for hvilke der i anmeldelsen eller afskriften heraf (formular S 7) er angivet, at toget medgives togfører.

2. BESTEMMELSER I TILSLUTNING TIL SR

2.1. Togpersonalet og lokomotivpersonalet (§ 3)

2.1.1. Togpersonalet og lokomotivpersonalet (§ 3,1)

I et enmandsbetjent tog er lokomotivføreren samtidig togfører og varetager i egenskab heraf togførerens ansvar og opgaver med de afvigelser, som er fastsat i denne instruks.

Personale under driftstjenesten, der medgives som passagerer, skal ikke fungere som togfører.

2.1.2. Meddelelser til lokomotivføreren (§ 3,3)

Det påhviler udgangsstationen samt mellemstationer, hvor der sker forandring i togets størrelse m v, skriftligt at give lokomotivføreren melding herom på formular S 8.

Såfremt toget kun afkobler vogne på en mellemstation, kan stationen foranledige formular S 8 givet på en foranliggende holdestation.

Den af togføreren i tog fra vest til København H udstedte bremseseddel gælder helt til Østerport henholdsvis Helgoland, når toget uden ændring af togstørrelse m v videreføres enmandsbetjent til Østerport henholdsvis Helgoland.

Når lokomotivføreren afløses undervejs, og der samtidigt foretages maskinskifte, skal den fratrædende lokomotivfører gennem stationen underrette den tiltrædende om, hvad der har betydning for togets videre fremførelse og overlevere endnu gældende skriftlige meddelelser.

2.2. Bremsers (§ 17)

2.2.1. Betjening af bremsers (§ 17, 1.1.)

Det påhviler stationen at sikre sig, at de fornødne trykluftbremsers er indkoblet og rigtigt fordelt i toget.

Hvis lokomotivets bremsevægt eller bremseart ikke er den normale, skal lokomotivføreren underrette stationen herom.

2.2.2. Fejl ved trykluftbremsen under togfremførelse (§ 17, 2)

2.2.2.1. Fejl, som alene kræver udskiftning af trykluftslange

Når trykluftslangen er udskiftet, og lokomotivføreren har sikret sig

- at der ikke er andre fejl ved toget og dets bremsers
- at der ikke er rørt ved vognenes udligningstræk
- at koblingshanerne er åbnet
- at der er afholdt tilfredsstillende tæthedsprøve
- at bremsen på forreste vogn med virksom trykluftbremse efter udskiftningsstedet er løs

må toget genoptage kørslen. Togets hastighed bringes op på 25 km/t, hvorefter der foretages en driftsbremning. Virker trykluftbremsen på normal måde, må toget videreføres med den for toget og strækningen gældende hastighed.

2.2.2.2. Fejl, der kræver afholdelse af bremseprøve

Toget må efter tilfredsstillende tæthedsprøve videreføres med højst 25 km/t til nærmeste togfølgestation, hvor bremseprøve kan afholdes. Lokomotivføreren skal standse foran første hovedsignal og underrette ankomststationen henholdsvis FC om forholdet.

2.2.2.3. Fejl, der kræver betjening af skruebremsers, eller fejl ved dødmandsordningen

Lokomotivføreren skal melde toget nedbrudt.

2.3. Eftersyn af toget (§ 21)

Inden et tog forlader udgangsstationen, skal det efterses.

Stationen efterser

- at vognene er forsvarligt læsset
- at den foreskrevne bremsevægt er tilstede og rigtigt fordelt
- at GP- og GPR omstillere er rigtigt stillet
- at lastveksler er rigtigt stillet
- at skruebremsers er løse
- at toget er forsynet med slutsignaler.

Bremseprøveren, jf punkt 4, efterser

- at lokomotiver og vogne er forskriftsmæssigt sammenkoblet
- at vognenes udligningstræk er fri, og at udligningsventiler ikke blæser
- at puffere på bageste vogn ikke er løse (såfremt denne er en godsvogn).

Eftersynet skal i fornødent omfang gentages, når lokomotivet eller vogne er blevet fra- eller tilkoblet.

I de tilfælde, hvor der ved afkobling af vogne fra den bageste ende af toget ikke skal foretages bremseprøve, jf TB I, skal den, der foretager afkoblingen, efterse puffere på bageste vogn (såfremt denne er en godsvogn).

Driftstjenesten kan for visse enmandsbetjente tog og for visse stationer fastsætte afvigelser med hensyn til fordelingen af ovennævnte arbejder.

2.4. Togenes hastighed (§ 24,2)

Når togets sammensætning m m kræver en nedsættelse eller tillader en forhøjelse af den største tilladte hastighed, skal stationen skriftligt på formular S 8 og med angivelse af strækningsafsnit underrette lokomotivføreren herom.

Endvidere skal stationen underrette efterfølgende stationer, hvor toget standser, om nedsættelsen henholdsvis forhøjelsen af togets største tilladte hastighed.

2.5. Udrangering og telefonisk udkørselstilladelse (§ 30)

2.5.1. Udrangering (§ 30,3)

Lokomotivføreren skal underrettes om, at toget skal udrangeres.

Når arbejdet ved toget er endt, og afgang i øvrigt kan tillades, giver stationsbestyreren herefter lokomotivføreren mundtlig eller telefonisk afgangstilladelse ved følgende melding:

"Tog der er afgang".

Lokomotivføreren underretter rangerlederen, som herefter udrangerer toget.

2.5.2. Telefonisk udkørselstilladelse (§ 30,5)

Når arbejdet ved toget er endt, og afgang i øvrigt kan tillades, giver stationsbestyreren herefter lokomotivføreren telefonisk udkørselstilladelse, som suppleres med følgende afgangstilladelse:

"Tog der er afgang".

2.6. ~~Togens standsning ved stationer m.v. (§ 33,3b)~~

Hvor der i stedet for ankomsttid er anført "S", og hvor der er anført både ankomsttid og afgangstid, betragtes toget som planmæssigt gennemkørende, når det intet har at afsætte og optage, og lokomotivføreren forud er underrettet herom.

Standsningen kan da bortfalde, såfremt signalgivningen i øvrigt tillader togets passage.

2.7. Dækning af tog, der ekstraordinært standser på fri bane (§ 51). Nedbrudte tog (§ 52)

2.7.1. Dækning af nabospor (§ 51,2)

Standser et tog ekstraordinært på den fri bane på et sted, hvor der er flere hovedspor, og der er risiko for, at nabospor er blevet ufarbar, skal lokomotivføreren straks sørge for, at der vises rødt lys fra togets frontlanterne.

Tog, der er på vej mod farestedet, skal lokomotivføreren søge standset ved afgivelse af håndsignal "stop" (rødt flag hhv rødt lys) og ved udlægning af knaldsignaler. Endvidere skal lokomotivføreren snarest muligt give melding om forholdet til en af de stationer, der begrænser banestykke, henholdsvis FC.

2.7.2. Dækning af det spor, på hvilket et tog ekstraordinært er standset (§ 51,3)

Kan toget ikke fortsætte kørslen inden for et tidsrum af 10 minutter efter standsningstidspunktet, skal lokomotivføreren snarest muligt give melding om standsningen til en af de stationer, der begrænser pågældende banestykke, henholdsvis FC.

Udsendelse af dækningspost og udlægning af knaldsignal skal ikke finde sted.

Bliver et tog, når teleforbindelserne er i uorden, standset på den fri bane, skal lokomotivføreren dog straks dække toget bagud i køreretningen.

2.7.3. Genoptagelse af kørslen (§ 51,4 og 52,4)

Et tog, der ekstraordinært er standset på den fri bane, og som ikke har forlangt hjælp, må genoptage kørslen, men kun i den planmæssige køreretning.

Er der forlangt hjælpelokomotiv, må toget ikke genoptage kørslen, inden hjælpelokomotivet er ankommet, medmindre der gives lokomotivføreren tilladelse hertil af stationsbestyreren for den station, hvor hjælpen er forlangt, og kørslen genoptages i den planmæssige køreretning.

3. BESTEMMELSER I TILSLUTNING TIL SIR

3.1. Planmæssigt gennemkørende tog, der standser på en station (side 22b og 206b)

Standser et planmæssigt gennemkørende tog på en station uden udkørselssignal, må kørslen ikke genoptages, før signal "afgang" (signal nr 46) er givet.

Standser et planmæssigt gennemkørende tog på en station med udkørselssignal, må kørslen ikke genoptages, før den for toget nødvendige signalgivning kan iagttages, jf i øvrigt punkt 3.3. Afgangssignal skal ikke gives.

3.2. Afgangssignaler (side 100 - 103)

Signal "afgang" (signal nr 46) anvendes således:

Station uden udkørselssignal

Signal "afgang" gives af stationsbestyreren (stationspasseren) til lokomotivføreren.

Station med udkørselssignal

Signal "afgang" anvendes ikke.

På visse stationer tændes signal "afgang" dog automatisk sammen med udkørselssignalgivningen. Signal "afgang" har her ingen betydning for enmandsbetjente tog.

3.3. Signalgivning for udkørsel (side 203 - 204)

3.3.1. Almindelige bestemmelser

På betjente stationer, herunder fjernstyrede stationer, må signalgivning for udkørsel først foretages, når arbejdet ved toget er endt, og afgang i øvrigt kan tillades.

Lokomotivføreren sikrer sig, at afgangstiden er inde, og når signalgivning for det pågældende spor kan ses fra lokomotivet, må toget afgå, jf dog punkt 3.3.2.

3.3.2. Tog, der holder foran et U-, SU-, eller PU-signal, der er fælles for flere spor

Når et udkørselssignal (U), stationsbloksignal for udkørsel (SU) eller et perronudkørselssignal (PU) er fælles for flere spor - dvs er opstillet efter sporenes sammenløb og således indgår i signalgivningen for forskellige togveje - gælder følgende:

Holder toget foran et sådant fælles signal (U, SU eller PU), der viser en kørtilladelse, og således, at et før sporenes sammenløb for det pågældende spor opstillet signal (SU, PU eller TU) ikke kan ses, må toget kun afgå, såfremt lokomotivføreren med sikkerhed kan konstatere, at der ikke er sporskifter mellem togets forende og pågældende fælles signal (U, SU eller PU).

I modsat fald skal toget

- rangeres ud
- have skriftligt udkørselstilladelse, eller
- gives mundtlig eller telefonisk afgangstilladelse.

Er dette ikke sket umiddelbart efter, at afgangstiden er inde, skal lokomotivføreren kontakte stationsbestyreren gennem nærmeste telefon.

3.3.3. Signalgivning kan eller må ikke anvendes

3.3.3.1. Udrangering

Toget må afgå, når lokomotivføreren har modtaget underretning om, at toget skal udrangeres, og han har sikret sig

- at afgangstilladelse fra stationsbestyreren er modtaget
- at afgangstiden er inde.

3.3.3.2. Telefonisk udkørselstilladelse

Toget må afgå, når lokomotivføreren har modtaget telefonisk udkørselstilladelse, og han har sikret sig

- at afgangstilladelse fra stationsbestyreren er modtaget
- at afgangstiden er inde.

3.3.3.3. Skriftlig udkørselstilladelse

Da signal "afgang" (signal nr 46) ikke anvendes henholdsvis ingen betydning har for enmandsbetjente tog, skal fodnoten *) på formular S 102 overstreges.

Skriftlig udkørselstilladelse må først gives til lokomotivføreren, når arbejdet ved toget er endt, og afgang i øvrigt kan tillades.

Toget må afgå, når lokomotivføreren har sikret sig

- at skriftlig udkørselstilladelse er modtaget
- at afgangstiden er inde.

4. BESTEMMELSER I TILSLUTNING TIL TB I

På stationer med tjenstgørende vognopsynspersonale skal dette personale normalt efterse og prøve bremsen.

På stationer uden tjenstgørende vognopsynspersonale skal stationen efterse og prøve bremsen.

Om bremseprøverens deltagelse i eftersyn af toget udover det i TB I anførte, se foran punkt 2.3.

Når bremseprøven er afsluttet, underretter bremseprøveren lokomotivføreren og stationen herom.

Stationsbestyreren må ikke

- foretage signalgivning for udkørsel
- give signal "afgang" (på stationer uden udkørselssignaler)
- give skriftlig eller telefonisk udkørselstilladelse henholdsvis tilladelse til udrangering

og lokomotivføreren må ikke efterkomme nævnte signalgivning m v, før melding om bremseprøvens afslutning foreligger.

Fejl og mangler ved en vogns bremses melder lokomotivføreren til togets endestation henholdsvis den station, hvor vognen udsættes. Stationen sørger for at underrette vognopsynet på blanket A 716.

5. ANDRE BESTEMMELSER

5.1. Vognrapport

Medfører toget person-, post- eller rejsegodsvogne, udfærdiger afgangsstationen vognrapport (blanket A 622) og indsender denne til togforstærkningen.

5.2. Behandling og transport af ekspeditionspapirer m v

Afgangs - henholdsvis mellemstationerne sorterer ekspeditionspapirerne således, at de ligger i den orden, hvori vognene er indsat i toget.

Ekspeditionspapirerne pakkes herefter i bundter til de respektive afkoblingsstationer. De enkelte bundter forsynes med adresseomslag og afleveres til henholdsvis afhentes hos lokomotivføreren af stationen.

Underretninger om sikkerhedsmæssige forhold (bremseseddel (formular S 8), særtogsanmeldelser, cirkulærer om usædvanlige transporter o.l.) skal lægges i en særlig mappe og afleveres til lokomotivføreren uden for bundter med ekspeditionspapirer.

5.3. Usædvanlige transporter

Såfremt der medgives et enmandsbetjent tog en usædvanlig transport, for hvilken der er foreskrevet rangering forbi et farepunkt på den fri bane, skal den station, der indrangerer pågældende vogn i toget sørge for, at toget bliver medgivet personale under driftstjenesten, og at lokomotivføreren bliver underrettet herom.

Det medgivne personale skal ikke fungere som togfører, men alene lede rangeringen forbi nævnte farepunkt på den fri bane.

5.4. Befordring af militært personel, der ledsager vogne

Såfremt et tog medgives ledsagende militært personel, må toget ikke være enmandsbetjent.

Afgangsstationen sørger for, at toget medgives togfører og underretter lokomotivføreren samt stationerne på strækningen herom.

5.5. Befordring af tjenstgørende postpersonale og af personale som passagerer

Herom skal lokomotivføreren underrettes.

K. Ikke-personførende plantog, der medgives personale under driftstjenesten som togfører

Ikke-personførende plantog eksklusive S-tog

1.	København - Nyborg	
	9309	9392
	9313	9656
	9321	9324
	9319	9320
	9655	9660
	9323	9334
	9661	9372
	9337	9368
	9369	
	9371	
	9375	
	9381	
	7593	
2.	Ringsted - Rødby Færge	
	9505	9532
	9533	9576
	9575	9578
	9561	
4	København - Køge - Næstved	
	9505	9518
	9509 (Gb-Ro)	9526
	9517	9548
	9529	9568
	9547	
5.	København - Kalundborg	
	9405	9432
	9409	9452
	9411	9476
	9433	9482
	9449	

Togplan 10a

7. Godstorbindelsesbanen

93006	9808
92209	9812
9809	93113
97912	9816
9811	9824
9823	9832
9825	9834
9827	9844
9841	9858
9845	9866
9853	9872
9859	9876
9891	98261

8.1. København H - Hillerød

97107	98261
97912	

8.2. København H - Ballerup

93006	93113
92209	
92010	

9. Hillerød - Helsingør

9002	9025
9020	

10. København - Helsingør

9206	9271
------	------

11. Ballerup - Frederikssund

9108	9135
9112	9185
9114	
9124	
9134	
9186	

Togplan 10a

12. København L - Farum

9605	9604
9607	9694
9619	9696
	9698

Bilag til TKØ

København H - Helgoland

4098	4098-4
5015-3	5015-4
3012	3014-4
3014	115-4
5112	4025-4
5010	123-4
4020	4020-4
5016	5127-4
3024	5016-4
3026	5031-4
5022	537-4
4041-3 (Kun S)	5033-4
5045-3	4041-4
5059-3 (Kun Ma)	5045-4
3075-3 (Kun Fr)	5042-4 (Kun Ma og Fr)
1575-3	5059-4
5073-3	4061-4
3066-3	5155-4
1586	1569-4
	3069
	167-4
	3067
	1579-4
	1575-4
	4065-4
	3075
	3081-4
	175-4
	4069-4
	5067
	5165
	5073-4
	5075-4
	554-4
	9395-4
	9399-4
	1586-4

Ikke personførende S-tog

10. Tåstrup/Ballerup/Vallensbæk - København H

60903	16016
60905	61215
	37020

10. København H - Klampenborg/Hillerød

62914	19019
12915	19020
42915	18024
12916	18025
32916	18026
17946	18027
17947	18057
17948	38053
39945	39247
39946	39248
37925	63003
37952	63203

10. Klampenborg - Hellerup - Frederiksberg

58945	58020
58946	59027
	59028
	51055
	51004

L. RANGERRADIO

1. BESKRIVELSE OG BETJENING

1.1. Generelt

I rangerradio indgår 3 typer radioanlæg, nemlig

- basisanlæg
- mobile anlæg
- bærbare anlæg

1.2. Basisanlæg

Basisanlæg (basisstation) er faste anlæg, der er installeret i kmp/FC. Fra basisanlægget er der samtalemulighed med såvel mobile anlæg som bærbare anlæg.

Basisanlæg er fortrinsvis etableret på større stationer med omfattende rangerarbejde.

1.3. Mobile anlæg

1.3.1. Generelt

Mobile anlæg er anlæg, der er fast installeret på trækraftenheder. Fra mobile anlæg er der samtalemulighed med såvel basisanlæg som bærbare anlæg.

Selv om der er etableret forbindelse mellem et mobilt anlæg og et bærbart anlæg, er det på det mobile anlæg muligt at høre opkald fra basisanlæg.

Ved betjeningen af mobilt anlæg anvendes:

- taleknap
- mikrofon
- betjeningsboks

1.3.2. Taleknap

Der er placeret en taleknap ved hver førerplads.

Ved tale fra det mobile anlæg skal taleknappen holdes indtrykket.

Al samtale foregår som skiftetale, det vil sige taleknappen betjenes efter princippet "Tryk og tal/let og lyt".

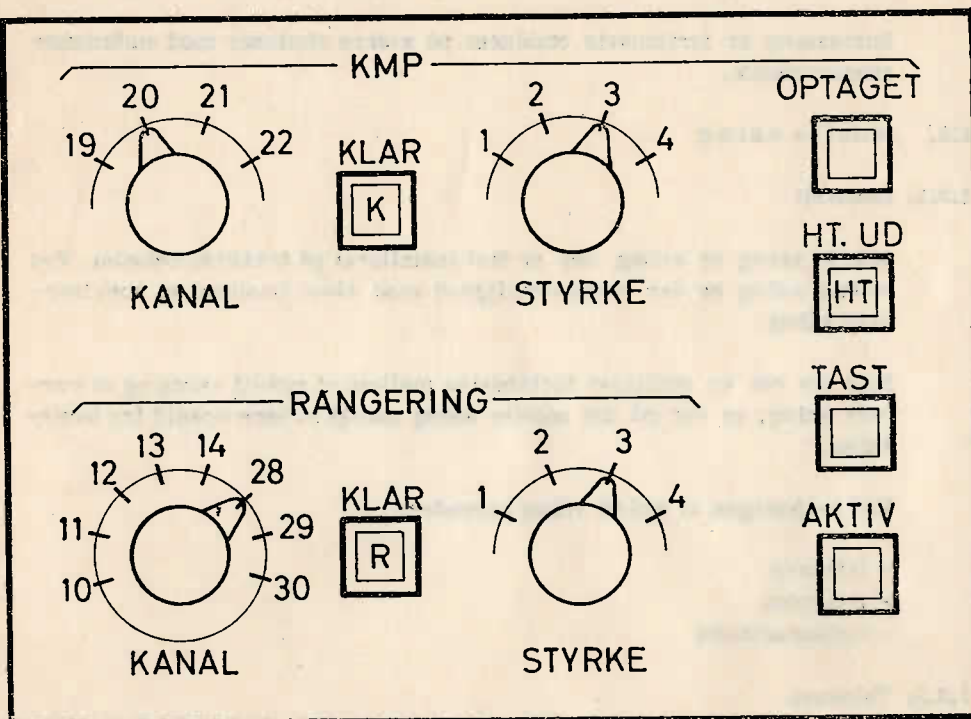
1.3.3. Mikrofon

Der er placeret en mikrofon ved hver førerplads.

Teleafstand til mikrofon højst 5 cm.

1.3.4. Betjeningsboks

Betjeningsboksen er udformet således:



De viste knapper og tableauer har følgende funktioner:

Kanal

Kanalknapperne anvendes til indstilling af radioanlægget på de foreskrevne kanaler (kommandopostkanal og rangerkanal).

Klar

Klarknapperne anvendes til at bestemme, om radioanlægget skal sende på kommandopostkanal eller rangerkanal. Radioanlægget sender på den kanal, der er indstillet på kanalknappen til venstre for den klarknap, der sidst er indtrykket. Sidst indtrykkede klarknap vises ved hvidt lys i den pågældende knap.

Styrke

Højttalerstyrken reguleres særskilt for kommandopostkanal og rangerkanal.

Optaget

Optagetlampen lyser, når der tales på kommandopostkanalen.

Ht ud

Ht ud-knappen anvendes til at afbryde højttaler for kommandopostkanal. Højttaleren genindkobles automatisk ved nyt opkald fra basisanlæg.

Tast

Tastlampen lyser, når det mobile radioanlæg sender.

Aktiv

Aktivknappen anvendes kun i trækraftenheder med 2 førerrum. Knappen indtrykkes (og lyser) i det førerrum, hvor anlægget skal betjenes.

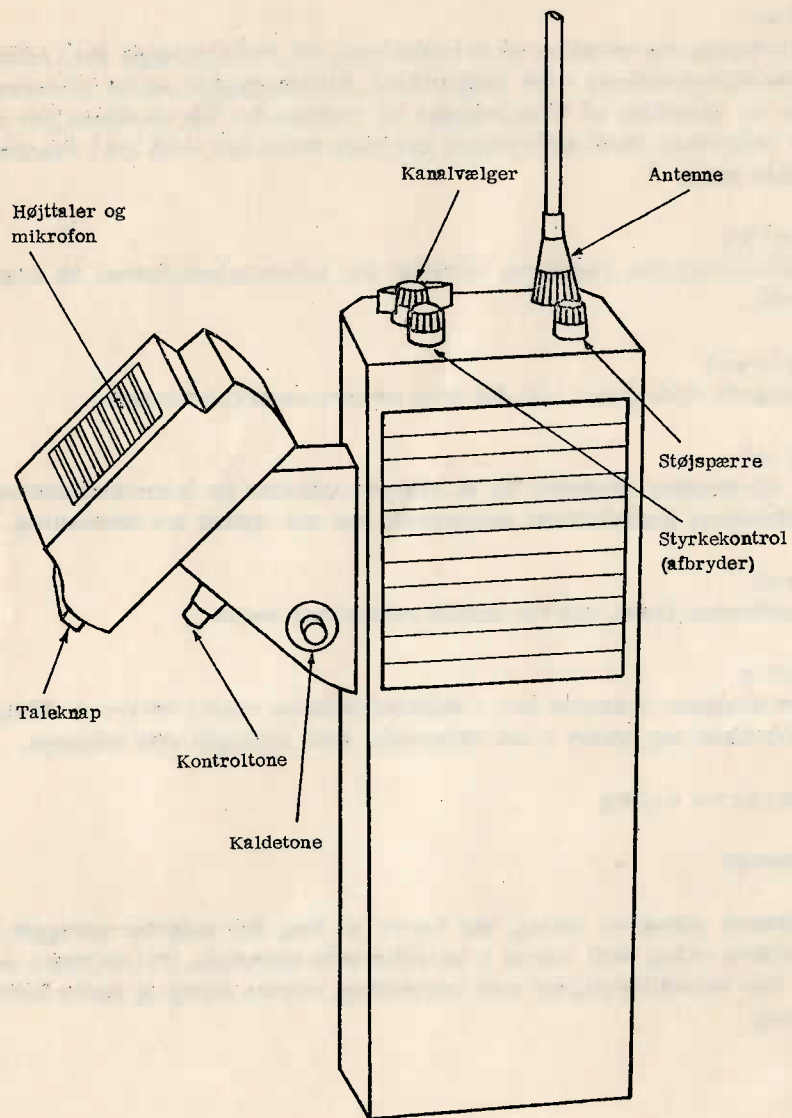
1.4. Bærbare anlæg

1.4.1. Generelt

Bærbare anlæg er anlæg, der bæres af den, der benytter anlægget. Det bærbare anlæg skal bæres i en tilhørende bæresele. Fra bærbare anlæg er der samtalemulighed med basisanlæg, mobile anlæg og andre bærbare anlæg.

1.4.2. Bærbart anlæg, fabrikat "Motorola"

Det bærbare anlæg er udformet således:

**Antenne**

Antennen er kort og bøjelig. Anlægget må kun benyttes med antenne.

Kanalvælger

Kanalvælgeren anvendes til at indstille radioanlægget på den foreskrevne kanal.

Styrkekontrol (afbryder) og støjspærre

Anlægget tændes ved at dreje styrkekontrollen ca 1/4 omdrejning med uret. Støjspærreknappen drejes mod uret, og der skal nu høres et karakteristisk sus i højttaleren. Støjspærreknappen drejes dernæst med uret til støjen netop forsvinder. Anlægget er herefter klar til brug.

Anlægget slukkes ved at dreje styrkekontrollen mod uret, indtil der høres et "klik".

Anlægget skal være slukket, når det ikke skal benyttes til sending eller modtagning.

Taleknap

Ved tale fra det bærbare anlæg skal taleknappen holdes indtrykket.

Al samtale foregår som skiftetale, det vil sige taleknappen betjenes efter princippet "Tryk og tal/let og lyt".

Højttaler og mikrofon

Højttaler og mikrofon er sammenbygget. Taleafstand til mikrofon 10 - 15 cm.

Kaldetone

Kanalvælgeren indstilles på kommandopost-kanalen, og det kontrolleres, om kanalen er optaget. Er dette ikke tilfældet, sker opkald til kommandoposten ved kortvarigt (ca 1 sek) at indtrykke knap for kaldetone. Når kommandoposten har svaret, indtrykkes taleknappen, og melding kan gives.

Opkald til mobile og bærbare anlæg sker uden brug af kaldetone.

Kontroltone

Kontroltone indkobles ved et enkelt tryk på knap for kontroltone, og der høres en række korte tonestød i såvel det anlæg, hvor knappen er indtrykket som i det, der tales med.

Udkobling af kontroltone sker ved igen kortvarigt at trykke på knap for kontroltone. Knappen springer ud, og tonen ophører.

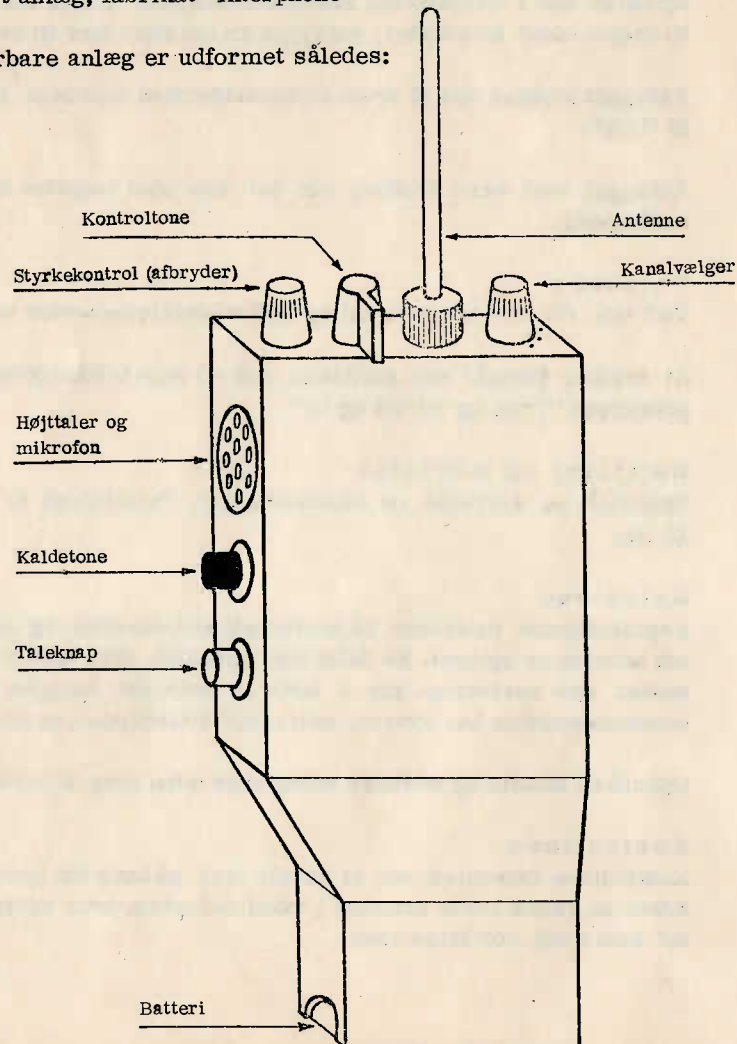
Batteri

Anlægget er forsynet med opladeligt batteri.

Er batteristrømmen ved at være opbrugt, bliver tale og kontroltone svag og "ulden". Batteriet skal - for ikke at ødelægges - snarest sættes til opladning og et "friskt" sættes i radioanlægget.

1.4.3. Bærbart anlæg, fabrikat "Interphone"

Det bærbare anlæg er udformet således:



Antenne

Antennen er kort og bøjelig. Anlægget må kun benyttes med antenne.

Kanalvælger

Kanalvælgeren anvendes til at indstille anlægget på den foreskrevne kanal.

Styrkekontrol (afbryder)

Anlægget tændes ved at dreje knappen for styrkekontrol til stilling "Sq", og der skal nu høres et karakteristisk sus i højttaleren. Styrkekontrollen drejes derefter til den ønskede højttalerstyrke, og anlægget er klar til brug.

Anlægget slukkes ved at dreje styrkekontrollen mod uret til stop.

Anlægget skal være slukket, når det ikke skal benyttes til sending eller modtagning.

Taleknap

Ved tale fra det bærbare anlæg skal taleknappen holdes indtrykket.

Al samtale foregår som skiftetale, det vil sige taleknappen betjenes efter princippet "Tryk og tal/let og lyt".

Højtaler og mikrofon

Højtaler og mikrofon er sammenbygget. Taleafstand til mikrofon 10 - 15 cm.

Kaldetone

Kanalvælgeren indstilles på kommandopost-kanalen og det kontrolleres, om kanalen er optaget. Er dette ikke tilfældet, sker opkald til kommandoposten ved kortvarigt (ca 1 sek) at indtrykke knap for kaldetone. Når kommandoposten har svaret, indtrykkes taleknappen, og melding kangives.

Opkald til mobile og bærbare anlæg sker uden brug af kaldetone.

Kontroltone

Kontroltone indkobles ved at trykke knappens "fane" mod styrkekontrollen, og der høres en række korte tonestød i det anlæg, der tales med.

Udkobling af kontroltone sker ved at trykke knappens "fane" mod antennen.

Batteri

Anlægget er forsynet med opladeligt batteri.

Er batteristrømmen ved at være opbrugt, bliver tale og kontroltone svag og "ulden". Batteriet skal - for ikke at ødelægges - snarest sættes til opladning og et "friskt" sættes i radioanlægget.

2. ANVENDELSE

Rangerradioanlæggene benyttes til samtaleforbindelse således:

kommandopost (basisanlæg) - rangerlokomotiv (mobilt anlæg)
 kommandopost (basisanlæg) - toglokomotiv (mobilt anlæg)
 kommandopost (basisanlæg) - rangerleder (bærbart anlæg)
 kommandopost (basisanlæg) - bremseprøver (bærbart anlæg)
 rangerleder (bærbart anlæg) - rangerlokomotiv (mobilt anlæg)
 rangerleder (bærbart anlæg) - toglokomotiv (mobilt anlæg)
 bremseprøver (bærbart anlæg) - toglokomotiv (mobilt anlæg)

3. MELDINGSUDVEKSLING M V**3.1. Generelt**

Ethvert opkald skal indledes med "adresse" på den, man ønsker at tale med.

Alle meldinger gives i kort og klar form og afsluttes med:

- "skift", når det ikke af meldingens ordlyd umiddelbart fremgår, at svar ønskes (taleretningen skal ændres).
- "vent", når den, man taler med, skal vente.
- "slut", når samtalen er færdig.

Når der er foreskrevet bestemt ordlyd for meldinger, skal denne anvendes.

3.2. Ved rangering

Under rangering skal kontroltone anvendes.

Kontroltonen betyder over for lokomotivføreren, at radioforbindelsen er i orden.

Udebliver kontroltonen, skal lokomotivføreren straks standse rangertrækket.

Enhver melding fra rangerlederen til lokomotivføreren skal indledes med rangermaskinens nummer.

Afgivelse af signaler nr 85 - 89 skal ske ved følgende meldinger:

"..... maskine, frem"
 "..... maskine, tilbage"
 "..... maskine, langsomt"
 "..... maskine, stop"
 "..... maskine, stød"

Ved færgerangering skal afgivelse af rangersignalerne dog ske ved følgende meldinger:

"..... maskine, ret i land" (svarer til "frem")
 "..... maskine, ret ombord" (svarer til "tilbage")
 "..... maskine, langsomt"
 "..... maskine, stop"

Nævnte meldinger gentages af lokomotivføreren.

Ved rangering med toglokomotiver skal der i stedet for "..... maskine", anvendes togets nummer. Inden rangeringen påbegyndes, bekræfter rangerlederen og lokomotivføreren over for hinanden, hvilket tognummer der skal anvendes.

3.3. Overdragelse af rangerledelse

Overdragelsen fra én rangerleder (rangerleder A) til en anden rangerleder (rangerleder B) sker således:

Når den sidste rangerbevægelse, som rangerleder A er rangerleder for, er bragt til standsning, skal rangerleder A

- udkoble sin kontroltone
- kalde rangerleder B

Rangerleder A overdrager derefter rangerledelsen til rangerleder B ved følgende melding:

"..... (adresse), De overtager maskine på spor/ved leje
....."

Meldingen gentages af rangerleder B således:

"Jeg overtager maskine på spor/ved leje"

Rangerledelsen er herefter overdraget fra rangerleder A til rangerleder
B, som herefter indkobler sin kontroltone.

Såvel rangerleder A som rangerleder B og lokomotivføreren skal sikre
sig, at kontroltonen er udkoblet, medens nævnte meldinger gives.
