

AMAGERBANEN.

Politianordning og Ordensreglement

for

private Jernbaner.

(Tillæg I til Ordensreglementet, der er udfærdiget af
Ministeriet for offentlige Arbejder under 14. Oktober 1904
er optaget i nærværende Reglement.)

Pf 242
1917

AMAGERBANEN.

Politianordning og Ordensreglement

for

private Jernbaner.

(Tillæg I til Ordensreglementet, der er udfærdiget af
Ministeriet for offentlige Arbejder under 14. Oktober 1904,
er optaget i nærværende Reglement.)

Indholdsfortegnelse.

A. Politi-Anordning for Jernbaner under privat Drift.

| | Side |
|---|------|
| I. Om Adgang til Jernbanens Terræn..... | 5 |
| II. Om Udgravninger i Nærheden af Jernbaner og om Telegraf- eller Telefonledningers Anbringelse over eller under Banen | 7 |
| III. Om Jernbanespor i offentlig Gade eller Vej | 7 |
| IV. Om Flytning af Jernbanevogne | 8 |
| V. Om de rejsendes Forhold under Kørselen | 8 |
| VI. Om Forskrifter til Opretholdelse af Orden og Sikkerhed.. | 9 |
| VII. Straffebestemmelser m. m..... | 9 |
| VIII. Om Politiets og Jernbanepersonalets Pligt til gensidig at støtte hinanden | 11 |
| IX. Om Jernbanepersonalets Forhold over for Publikum..... | 11 |
| X. Om glemte eller tabte Genstande..... | 12 |
| Bekendtgørelse om Fastsættelse af Bøderne for mindre Overtrædelser af Politi-Anordning for private Jernbaner af 17. November 1903 | 15 |

B. Ordensreglement for uindhegnede private Jernbaner.

| | Side |
|--|------|
| I. Banen og Stationerne. | |
| § 1. Sporvidden | 19 |
| § 2. Banens Farbarhed | 19 |
| § 3. Grænserne for det frie Rum over Sporene..... | 20 |
| § 4. Maksimalhjultryk | 23 |
| § 5. Sporskifter, Frispormærker | 23 |
| § 6. Henstaaende Lokomotiver og Vogne..... | 24 |
| § 7. Drejeskiver og Skydebroer..... | 24 |
| § 8. Eftersyn af Banen | 24 |
| § 9. Banens Hegn..... | 25 |
| § 10. Overkørsler og Overgange i Skinnenhøjde..... | 25 |
| § 11. Betjening af offentlige Overkørsler i Skinnenhøjde | 26 |
| § 12. Betjening af private do. | 26 |
| § 13. Signaler paa den frie Bane | 26 |
| § 14. Elektriske Forbindelser..... | 27 |
| § 15. Stationsnavne og Ure | 27 |
| § 16. Længdemærker | 27 |
| II. Det rullende Materiel. | |
| § 17. Materiellets Tilstand | 27 |
| § 18. Hjul..... | 28 |

| | Side |
|---|------|
| § 19. Koblinger | 28 |
| § 20. Bremsers | 29 |
| § 21. Lokomotivernes Indretning | 29 |
| § 22. Prøver og Eftersyn af Lokomotiver og Tendere | 30 |
| § 23. Vognenes Eftersyn | 31 |
| § 24. Vognenes Fjedre, Træk- og Stødindretninger | 32 |
| § 25. Betegnelser paa Vognene | 32 |
| § 26. Personvognenes Indretning | 32 |
| § 27. Fremmede Vogne | 33 |
| III. Togenes Sammensætning og Gang. | |
| § 28. Togenes Størrelse | 33 |
| § 29. Lokomotivernes Plads i Togene | 34 |
| § 30. Sneplove | 34 |
| § 31. Bremsetallet i Togene | 34 |
| § 32. Bremsernes Betjening og Fordeling | 35 |
| § 33. Læsning af Godsvogne | 36 |
| § 34. Signaler paa Togene | 36 |
| § 35. Signaler for Togpersonalet | 37 |
| § 36. Signaler fra Lokomotivpersonalet | 37 |
| § 37. Medførelse af Redskaber | 37 |
| § 38. Lokomotivernes Betjening og Førelse | 37 |
| § 39. Kørsel paa Lokomotiverne | 38 |
| § 40. Personalets indbyrdes Forhold | 38 |
| § 41. Tograppporter | 38 |
| § 42. Eftersyn af Togene forinden Afgang | 38 |
| § 43. Køreplan | 39 |
| § 44. Kørehastigheden | 39 |
| § 45. Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationerne | 40 |
| § 46. Kørsel over Banekrydsninger | 41 |
| § 47. Kørsel over uaflykkede Overkørsler | 42 |
| § 48. Kørsel paa dobbeltsporede Baner | 42 |
| § 49. Særtog | 42 |
| § 50. Arbejdstog | 43 |
| § 51. Standsninger paa den frie Bane | 43 |
| § 52. Signalreglement | 44 |
| § 53. Kørsel paa Havnespor | 44 |
| § 54. Ulykkestilfælde | 44 |
| IV. Slutningsbestemmelser. | |
| § 55. Bestemmelser for Publikum | 44 |
| § 56. Holdepladser m. m. | 44 |
| § 57. Enkeltkørende Lokomotiver | 45 |
| § 58. Reglementets Ikrafttræden. Ophævelse af ældre Reglementer | 45 |

A.

Politi-Anordning

for

Jernbaner under Privatdrift.

Vi Christian den Niende, af Guds Naade
Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig,
Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg,

Gøre vitterligt: I Henhold til § 22 i den under 11te Maj 1897 emanerede Politilov for de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruiter, hvorefter Lovens Bestemmelser med de fornødne Lempelser ved kongelig Anordning helt eller delvis kunne gøres gældende for de under Privatdrift værende Jernbaner, ville Vi herved allernaadigst have fastsat efterfølgende Politi-Anordning for Jernbaner under Privatdrift:

I.

Om Adgangen til Jernbanens Terræn.

§ 1.

Det er forbudt alle og enhver — undtagen dem, der høre til Jernbanens Personale, eller som i Embeds eller Bestillings Medfør dertil ere berettigede, eller som dertil have Jernbanebestyrelsens Tilladelse — at betrede eller færdes paa Banen med tilhørende Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer og andre Anlæg uden for de over Banen førende Overkørsler og Overgange, saavel som at færdes paa Stationerne uden for de for Publikum i Almindelighed eller betingelsesvis aabnede Lokaliteter eller inden for disse sidste, naar ikke de for Adgangen stillede Betingelser ere opfyldte.

Vogne, der skulle afhente eller afsætte Personer eller Gods paa Stationer, maa kun holde paa de dertil bestemte Steder foran Stationerne eller ved Læssesporene.

Uden særlig Tilladelse af Jernbanebestyrelsen er det ikke tilladt nogen at tage Ophold i Erhvervsøjemed paa Jernbanens Territorium.

§ 2.

Ingen maa egenmægtig aabne Luknings- eller Afspæringsindretninger for offentlige Overkørsler og Overgange eller overskride dem, naar de ere lukkede.

Offentlige Overkørsler og Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, maa ikke benyttes, naar Tog kan ses eller høres at nærme sig.

§ 3.

Private Overkørsler og Overgange maa ikke benyttes, naar Tog kan ses eller høres at nærme sig.

Led for private Overkørsler og Overgange forsynes af Jernbanebestyrelsen med et Lukkeapparat, der fastholder Ledet, naar det lukkes, og med en Laas, til hvilken en Nøgle leveres hver berettiget Bruger een Gang. Enhver Bruger skal lukke Ledet, hver Gang det er benyttet, medmindre forefaldende Markarbejder kræve en vedvarende og uafbrudt Brug af Overkørselen, i hvilket Fald Ledet ved Brugerens Foranstaltning under Afbenyttelsen skal undergives paalideligt og stadigt Tilsyn og lukkes, naar det paa-gældende Markarbejde afbrydes eller ophører.

Enhver berettiget Bruger er med Hensyn til Overkørselens eller Overgangens lovmæssige Benyttelse lige over for det offentlige ansvarlig for de Forseelser i saa Henseende, som hans Folk under Udførelsen af det dem overdragne Arbejde gøre sig skyldige i.

Det er forbudt uvedkommende at benytte private Overkørsler og Overgange.

§ 4.

Ingen maa lade Kreaturer eller Køretøjer færdes paa Banen uden for Overkørslerne eller Overgangene eller holde stille med dem paa disse.

Kreaturdrifter skulle føres med særlig Forsigtighed over Banen. Det samme gælder om Plove, Harver, Træstammer og andre tunge Genstande.

Sporvogne ere med Hensyn til Passage over Jernbanens Spor underkastede de Forskrifter, der derom gives af Ministeriet for offentlige Arbejder.

II.

Om Udgravninger i Nærheden af Jernbanen og om Telegraf- eller Telefonledningers Anbringelse over eller under Banen.

§ 5.

Ingen maa uden Jernbanebestyrelsens Samtykke foretage Udgravninger i en saadan Nærhed af Jernbanens Grund eller Havnespor, at der derved kan opstaa Fare for Driften.

Det er forbudt uden Jernbanebestyrelsens Samtykke at føre Telegraf- eller Telefonledninger og deslige over eller under Banen.

III.

Om Jernbanespor i offentlig Gade eller Vej.

§ 6.

Til Sikring af Driften af Jernbanespor (Havnespor, Forbindelsesspor og deslige Spor) paa offentlig Vej og Gade bestemmes følgende:

- a. Rummet over og paa begge Sider af Sporet skal holdes frit for faste og løse Genstande indtil de Grænser, som Ministeren bestemmer.
- b. Det skal saa vidt muligt undgaas at køre med almindelige Vogne og drive Kreaturer paa langs af Sporet saavel som at lade saadanne holde stille i Sporet eller i dettes umiddelbare Nærhed. Naar Togs Ankomst signaliseres, skulle alle Fodgængere, Ryttere, almindelige Køretøjer og Kreaturdrifter vige Sporet og holde sig i mindst 4 Fods Afstand fra nærmeste Skinne.

c. Al Kørsel og Kreaturdrift paa tværs af Sporet er forbudt, saa snart et Togs Ankomst signaliseres. Medens et Tog passerer tværs over en Vej eller en Gade, skulle alle Køretøjer saa vidt muligt holde sig i mindst 20 Fods Afstand fra nærmeste Skinne.

IV.

Om Flytning af Jernbanevogne.

§ 7.

Paa Stationerne foretages Jernbanevognes Flytning af Jernbanens Funktionærer; private Folk maa kun med Stationspersonalets Tilladelse og under dettes Kontrol foretage saadan Flytning.

Paa Havnesporene skal Jernbanevognes Flytning ligeledes foretages af Jernbanens Funktionærer. Dog skulle Forsendere eller Modtagere, for hvem Jernbanevogne ere stillede til Raadighed, eller deres Folk være berettigede til, naar ingen Jernbanefunktionærer er eller hurtig kan komme til Stede, paa Havnebanernes Læssespor at foretage saadanne mindre Bevægelser af disse Vogne, som Losning og Ladning uomgængelig kræver, under Iagttagelse af de Forsigtighedsregler, som Ministeriet maatte foreskrive.

V.

Om de rejsendes Forhold under Kørselen.

§ 8.

Saa længe et Tog er i Bevægelse, er det forbudt at stige ind i eller ud af Toget eller hjælpe andre dertil saavel som egenmægtig at aabne Vogndørene.

Al Ind- og Udstigning skal ske paa den dertil bestemte Side af Toget.

§ 9.

Det er de rejsende forbudt fra Toget at udkaste Genstande, hvorved Personer eller Ejendom kunne beskadiges.

§ 10.

Ingen rejsende maa under Kørselen ved Anvendelse af Nødsignal eller Nødbremse søge at standse Toget eller at hidkalde Hjælp, medmindre det er nødvendigt for at afværge Forbrydelse eller Ulykke.

VI.

Om Forskrifter til Opretholdelse af Orden og Sikkerhed.

§ 11.

Enhver, der opholder sig paa eller søger Adgang til Jernbanens Territorium eller benytter dens Materiel, er pligtig uvægerlig at rette sig efter de almindelige Forskrifter, der af Jernbanestyrelsen inden for dens Myndighedsomraade gives til Opretholdelse af Driftens Orden og Sikkerhed, og som ere behørig kundgjorte paa Jernbanens Territorium, Stationer eller i Togene; ligeledes er enhver pligtig at rette sig efter de særlige Forskrifter, der meddeles ham af Jernbanens ved Uniform eller andet Tegn kendelige Personale i Embeds Medfør.

VII.

Straffebestemmelser m. m.

§ 12.

Den Bruger af private Overkørsler og Overgange, som forsømmer at lukke det derfor anbragte Led, straffes med en Bøde af 2 Kr.; enhver, der iøvrigt gør sig skyldig i Overtrædelse af de i de foregaaende Paragraffer omhandlede Forbud eller Forskrifter, straffes med Bøder fra 1 til 100 Kr. Sagen behandles som offentlig Politisag. Bøden tilfalder Statskassen.

Med Hensyn til visse mindre af de i det foregaaende omhandlede Forseelser skulle de af Ministeriet i Henhold til Lov af 11. Maj 1897 § 12 for Statsbanerne fastsatte Bøder*) være gældende for de private Jernbaner med den Virk-

*) Se Side 15.

ning, at Sagens videre Forfølgning bortfalder, naar den skyldige paa vedkommende Jernbanefunktionærs Forlangende betaler den for den paagældende Forseelse fastsatte Bøde; for Betalingen skal der samtidig gives ham skriftlig Tilstaaelse.

§ 13.

Jernbanens ved Uniform eller andet Tegn kendelige Funktionærer ere berettigede til paa eller umiddelbart ved Jernbanens Territorium at anholde den, der gør sig skyldig i en Forbrydelse mod Driftens Sikkerhed; den anholdte bliver ufortøvet at aflevere til Politiet.

Den, der gør sig skyldig i en efter § 12 strafbar Forseelse og ikke straks afgør Sagen efter Paragraffens 2. Stykke, kan ligeledes anholdes, saafremt han ikke paa tilfredsstillende Maade stiller Sikkerhed for Bødeansvaret eller i alt Fald godtgør, hvem han er, og at han har fast Bopæl her i Landet.

§ 14.

Den, som forsætlig ødelægger eller beskadiger Jernbanens Ejendele eller det under Jernbanens Varetægt værende Gods og Materiel, ifalder, for saa vidt han ikke vil være at anse med højere Straf efter den almindelige, borgerlige Straffelov, Bøder efter nærværende Anordnings § 12.

§ 15.

Den, som ødelægger eller beskadiger Jernbanens Ejendele eller det under Jernbanens Varetægt værende Gods og Materiel, er pligtig straks at yde Erstatning herfor.

For mindre Beskadigelser af det faste og rullende Materiel saavel som af Inventargenstande, Ruder og deslige kunne de Normalpriser, som af Ministeriet maatte være fastsatte i Henhold til Lov af 11. Maj 1897 § 15, anvendes med bindende Virkning ved Erstatningens Bestemmelse, dog ikke ud over et Beløb af 50 Kr. for hver Beskadigelse. For saadanne Erstatningsbeløb kan Udpantning finde Sted, saafremt vedkommende har anerkendt sin Forpligtelse til at erstatte det paagældende Beløb.

§ 16.

Enhver, der overtræder de i nærværende Anordnings § 11 omhandlede Forbud og Forskrifter af Jernbanebestyrelsen, kan af Tjenestepersonalet udvises, om fornødent med Magt udsættes, af Jernbanens Tog saavel som af Jernbanens Territorium.

VIII.

Om Politiets og Jernbanepersonalets Pligt til gensidig at støtte hinanden.

§ 17.

Politiet er pligtigt paa Forlangende at understøtte Jernbanens Personale i Haandhævelse af de for Banen givne Ordens- og Sikkerhedsbestemmelser. Ligeledes er Jernbanepersonalet pligtigt at støtte Politiet i dettes Tjeneste paa Jernbanens Territorium, for saa vidt den Jernbanepersonalet paahvilende Tjeneste, særlig Sikkerhedstjenesten, tillader det.

IX.

Om Jernbanepersonalets Forhold over for Publikum.

§ 18.

Jernbanens Personale skal stedse i Tjenesten uden Persons Forskel vise Besindighed, Høflighed og al den Imødekommen, som kan forenes med Opfyldelsen af Tjenestens Fordringer.

Paa Forlangende af rejsende skal enhver tjenestegørende Jernbanefunktionær være pligtig at opgive sit Navn, sin Stilling og sit Tjenestenummer, om der er tildelt ham et saadant.

§ 19.

Klager over Personalet, Befordringen eller andre Jernbanen vedrørende Forhold kunne fremsættes mundtlig eller skriftlig for Personalets foresatte eller Jernbanestyrelsen, saa og af rejsende indføres i de af Styrelsen autoriserede

Ankeprotokoller, hvoraf et Eksemplar skal være til Raadighed paa hver Station.

Alle Klager skulle hurtigst muligt undersøges og besvares, naar Klageren har opgivet sit Navn og sin Bopæl.

X.

Om glemte eller tabte Genstande.

§ 20.

Glemte eller tabte Genstande, der findes i Jernbanens Befordringsmidler eller i dens Lokaler, der ere bestemte til Afbenyttelse for rejsende, skulle tilbagegives Ejeren, naar han kendes eller kan opspørges; i modsat Fald skal Jernbanen opbevare dem i 12 Maaneder og derefter fremlyse dem i Berlingske Tidende (efter 1. April 1904 i den i Henhold til Lov af 23. Januar 1903 udkommende Statstidende).

Indløses Sagerne ikke inden 1 Maaned efter Fremlysningen, kunne de sælges ved offentlig Auktion, der afholdes af Jernbanen med eller uden Auktionsdirektørens Mellemkomst. Overskuddet af Auktionen med Fradrag af mulig paaløbende Fragt og Oplagspenge tilfalder den for Jernbanens Personale oprettede Sygekasse eller, saafremt en saadan ikke findes, en anden Jernbanen vedrørende Kasse efter nærmere Bestemmelse af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Ere Sagerne let fordærvelige, kunne de straks sælges paa bedst mulige Maade. Med Overskuddet forholdes som foran angivet; dog kan det tilbagefordres af rette vedkommende i Løbet af 3 Maaneder efter Salget.

Rede Penge skulle dog straks afleveres til Politiet tilige med de glemte Genstande, sammen med hvilke de maatte være fundne; paa samme Maade forholdes med let antændelige og eksplosive Sager o. desl.

§ 21.

Denne Anordning træder i Kraft den 1. Januar 1904.

Fra samme Tidspunkt træde de endnu gældende Bestemmelser i Forordningen af 5. Maj 1847 ud af Kraft

for saa vidt de under Privatdrift værende Jernbaner angaar.

Et Uddrag af denne Anordnings Bestemmelser vil være at opslaa paa et iøjnefaldende Sted saavel paa alle Bane-gaarde og Holdepladser som i Jernbanekupeerne.

Hvorefter alle vedkommende sig allerunderdanigst have at rette.

Givet paa Fredensborg, den 17. November 1903.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Christian R.

(L. S.)

C. Hage.

Bekendtgørelse

om

Fastsættelse af Bøderne for mindre Overtrædelser af Politianordning for private Jernbaner af 17. November 1903.

Ved Politianordning af 17. November 1903 § 12 ere de for Statsbanerne gældende Bøder for mindre Overtrædelser ogsaa gjort gældende for Privatbaner, nemlig:

§ 1.

En Bøde af **20 Kr.** fastsættes for den rejsende, som under Kørselen ved Anvendelse af Nødsignal eller Nødbremse søger at standse Toget eller at hidkalde Hjælp uden at det er nødvendigt for at afværge Forbrydelse eller Ulykke. Samme Bøde fastsættes for den, som iøvrigt i Strid med de i Vognene opslaaede Forskrifter bevæger Togline eller Nødbremsetræk eller bryder Plomben for sidstnævnte.

§ 2.

- En Bøde af **15 Kr.** fastsættes for den, som
- egenmægtig aabner Luknings- eller Afspærringsindretninger for offentlige Overkørsler eller Overgange eller overskrider dem, naar de ere lukkede,
 - naar Tog kan ses eller høres at nærme sig, kører, rider, driver Kreaturer eller transporterer Plove, Harver, Træstammer eller andre tunge Genstande ad offentlige Overkørsler eller Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, eller ad private Overkørsler eller Overgange,
 - kører, rider, driver Kreaturer eller transporterer de under b. nævnte tunge Genstande paa Banen med tilhørende

Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer eller andre Anlæg uden for de over Banen førende Overkørsler og Overgange,

- d. holder stille paa Overkørsler eller Overgange med Kreaturer, Køretøjer eller de oftnævnte tunge Genstande.

§ 3.

En Bøde af **5 Kr.** fastsættes for den, som

- a. hvor Billetkontrollen er henlagt til Stationerne, begiver sig til eller fra Tog, Perroner eller Ventesale ad andre Veje end dem, som dertil ere bestemte,
 b. flytter Jernbanevogne paa Stationer uden Stationspersonalets Tilladelse eller paa Havnespor med Tilsidesættelse af de i Anordningen fastsatte Begrænsninger eller af de af Indenrigsministeriet foreskrevne Forsigtighedsregler.

§ 4.

En Bøde af **2 Kr.** fastsættes for den, som

- a. uberettiget gaar paa Banen med tilhørende Skraaninger, Dæmninger, Grøfter, Broer eller andre Anlæg uden for de over Banen førende Overkørsler og Overgange,
 b. færdes paa Stationer uden for de for Publikum i Almindelighed eller betingelsesvis aabnede Lokalteter eller inden for disse sidste, naar ikke de for Adgangen stillede Betingelser ere opfyldte, alt for saa vidt Forholdet ikke falder ind under nogen af de foregaaende strengere Bødebestemmelser,
 c. naar Tog kan ses eller høres at nærme sig, tilfods passerer offentlige Overkørsler eller Overgange, der ikke ere forsynede med Lukningsindretninger eller kun med Drejekors eller lignende, eller private Overkørsler eller Overgange.

En Bøde af 2 Kr. kan endvidere i Medfør af Politianordningens § 12, 1ste Punktum, af Jernbanepersonalet afkræves den Bruger af private Overkørsler eller Overgange, som forsømmer at lukke det derfor anbragte Led.

§ 5.

En Bøde af **1 Kr.** fastsættes for den, som

- a. holder med Vogn for at afhente eller afsætte Personer eller Gods paa en Station uden for de dertil bestemte Steder foran Stationen eller Læssesporene,
 b. uden særlig Tilladelse af Jernbanebestyrelsen tager Ophold i Erhvervs Ojemed paa Jernbanens Territorium,
 c. medens et Tog er i Bevægelse stiger ind eller ud af Toget eller hjælper andre dertil eller egenmægtig aabner Vogndøre,
 d. stiger ind eller ud paa den ikke dertil bestemte Side af Toget,
 e. udkaster fra Toget Genstande, hvorved Personer eller Ejendom kunne beskadiges.

En Bøde af 1 Kr. fastsættes endvidere for den, der overtræder Politianordningens § 11 ved saadanne mindre betydelige Uordener, der stride imod Jernbanebestyrelsens kundgjorte Forskrifter.

§ 6.

Naar den skyldige paa vedkommende Jernbanefunktionærs Forlangende betaler den for den paagældende Forseelse i de foregaaende Paragraffer fastsatte Bøde, bortfalder Sagens videre Forfølgning; for Betalingen skal der samtidig gives ham skriftlig Tilstaaelse.

§ 7.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1ste Januar 1904.

B.

Ordensreglement

for

uindhegnede private Jernbaner.

I. Banen og Stationerne.

§ 1.

Sporvidden.

Sporvidden, maalt mellem Skinnehovedernes Inderkanter, skal for de normalsporede Jernbaner være 1435 mm og for de smalsporede 1000 mm, med Udvidelse i Kurver, hvor fornødent.

§ 2.

Banens Farbarhed.

1. Banen skal holdes i en saadan Stand, at den med Sikkerhed kan befares med den for vedkommende Strækning fastsatte største Hastighed (§ 44).

2. Strækninger, som midlertidig ikke kunne befares med den under 1. nævnte Hastighed, skulle betegnes ved Signaler, der tydelig kunne ses fra Togene.

3. Bliver en Strækning af Banen ufarbar paa Grund af Istandsættelser eller af andre Aarsager, skal der i tilbørlig Afstand fra begge Ender af den udstilles Faresignaler, og disse maa ikke borttages, førend Strækningen atter er farbar, selv om intet Tog ventes.

4. Stationerne skulle holdes afspærrede mod den frie

Bane ved Signaler og kun aabnes for Togenes Indkørsel eller Gennemkørsel (jfr. § 45).

§ 3.

Grænserne for det frie Rum over Sporene.

Rummet over Spor, paa hvilke Tog eller Vogne kunne komme til at bevæge sig, skal indtil de nedenfor angivne Begrænsninger (jfr. de vedhæftede Profiltegninger) holdes frit for Bygningsanlæg og Genstande af alle Arter:

Normalsporede Jernbaner.

1. Paa den frie Bane, paa Stationernes Hovedspor samt paa Forbindelsesbaner mellem Stationer og Havnespor maa der

i en Højde fra 50 mm indtil 380 mm over Skinnetop ikke findes nogen Genstand indenfor en Skraalinie, som forbinder to i de nævnte Højder beliggende Punkter, hvis Afstande fra Sporets Midte ere henholdsvis 1216 mm og 1520 mm,

i en Højde fra 380 mm indtil 760 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1650 mm,

i en Højde fra 760 mm indtil 3050 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 2000 mm, hvilken sidste Bredde for det frie Rum fra den nævnte Højde af 3050 mm formindskes ved to Afskraaninger, saaledes at

i en Højde af 3890 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1520 mm, og saaledes at

Rummet over selve Sporet i en Bredde af 760 mm, regnet fra Sporets Midte, skal være frit i en Højde af mindst 4800 mm.

Paa Stationers Hovedspor og paa Forbindelsesbaner mellem Stationer og Havnespor kan dog ved bestaaende Anlæg i en Højde fra 50 mm indtil 1120 mm over Skinnetop det frie Rum indskrænkes til det under Punkt 2 angivne Profil for Varehus-, Læsse-, Depotspor, Havnespor og deslige.

Ved Hovedspor paa Stationer forstaas Spor, som kunne ventes befarede af Plantog og Særtog.

2. Paa Varehus-, Læsse-, Depotspor, Havnespor og deslige maa der

i en Højde fra 50 mm indtil 230 mm over Skinnetop ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1140 mm,

i en Højde fra 230 mm indtil 380 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1370 mm,

i en Højde fra 380 mm indtil 3663 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1650 mm, hvilken sidste Bredde for det frie Rum fra den nævnte Højde af 3663 mm formindskes ved to Afskraaninger, saaledes at

i en Højde af 3890 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1520 mm, og saaledes at

Rummet over selve Sporet i en Bredde af 760 mm, regnet fra Sporets Midte, skal være frit i en Højde af mindst 4800 mm.

3. Paa Værksted- og Remisespor maa der

i en Højde fra 50 mm indtil 230 mm over Skinnetop ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1140 mm,

i en Højde fra 250 mm indtil 380 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1370 mm,

i en Højde fra 380 mm indtil 3220 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1650 mm, hvilken sidste Bredde for det frie Rum fra den nævnte Højde af 3220 mm formindskes ved to Afskraaninger, saaledes at

i en Højde af 3745 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1360 mm, og saaledes at

Rummet over selve Sporet i en Bredde af 880 mm, regnet fra Sporets Midte, skal være frit i en Højde af mindst 4225 mm.

4. For Spor af alle Arter gælder:

Faste Genstande, der ikke naa højere end 50 mm op over Skinnetop, skulle uden for Sporet i Almindelighed

være fjernede mindst 150 mm fra Skinnens Iderkant — hvilket Maal dog for saadanne faste Genstande, hvis Afstand fra Skinnen er uforanderlig, kan indskrænkes til 135 mm — og inden i Sporet være fjernede mindst 67 mm fra Skinnens Iderkant, hvilket Maal dog for Tvangsskinner kan indskrænkes jævnt aftagende til 41 mm.

Langs Skinnernes Inderside skal altid holdes en Sporrille aaben, hvis Bredde er mindst 41 mm, og hvis Dybde er mindst 38 mm.

Smalsporede Jernbaner.

1. Paa den frie Bane, paa Stationernes Hovedspor samt paa Forbindelsesbaner mellem Stationer og Havnespor maa der

indtil en Højde af 350 mm over Skinnernes Overflade ikke findes nogen Genstand nærmere ved Sporets Midte end 900 mm og

i en Højde fra 350 mm til 3000 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1600 mm, hvilken sidste Bredde for det frie Rum fra den nævnte Højde af 3000 mm formindskes ved en Afskraaning, saaledes at

Rummet over selve Sporene i en Bredde af 750 mm, regnet fra Sporets Midte, skal være frit i en Højde af mindst 3750 mm.

Ved Hovedspor paa Stationer forstaas Spor, der kunne ventes befarede af Plantog eller Særtog.

2. Paa Varehus-, Læsse-, Depot-, Havne-, Værksted- og Remisespor maa der

indtil en Højde af 380 mm over Skinnernes Overflade ikke findes nogen Genstand nærmere ved Sporets Midte end 870 mm,

i en Højde fra 380 mm indtil 3000 mm ikke findes nogen Genstand nærmere Sporets Midte end 1350 mm, hvilken sidste Bredde for det frie Rum fra den nævnte Højde af 3000 mm formindskes ved en Afskraaning, saaledes at

Rummet over selve Sporene i en Bredde af 660 mm, regnet fra Sporets Midte, skal være frit i en Højde af mindst 3600 mm.

Langs Skinnernes Inderside skal altid holdes en Sporrille aaben, hvis Bredde er mindst 33 mm, og hvis Dybde er mindst 38 mm.

Hvor Sporvidden er større end de i § 1 fastsatte normale Maal, ville de ovenfor angivne Tal for Breddemaal, regnede fra Sporets Midte, være at forøge med Maalet for den halve Sporudvidelse og Breddemaalene under Punkt 4 — inden i Sporet — med den hele Sporudvidelse.

Hvor Sporet har Sidehældning (Overhøjde), maales Breddemaalene fra en Linie gennem Spormidten, vinkelret paa Planen gennem Skinnetoppene.

Over Varehus-, Læsse-, Depotspor, Havnespor og deslige samt Værksted- og Remisespor kan under tilbørligt Hensyn til deres Benyttelse en Indskrænkning tilstedes i de her angivne Maal for Grænserne for de frie Rum, dog kun med særlig Billigelse af den kongelige Kommissarius.

I øvrigt kunne Afvigelser fra de her givne Regler for Grænserne for de frie Rum over Sporene kun tilstedes af Ministeriet for offentlige Arbejder.

§ 4.

Maksimalhjultryk.

Det største tilladelige Hjultryk for de paa Banen løbende Lokomotiver og Vogne i læsset Stand fastsættes for hver enkelt Jernbane af Ministeriet for offentlige Arbejder.

§ 5.

Sporskifter. Frispormærker.

1. Ethvert Sporskifte skal, naar det befares imod Tunge- spidsen af Tog, være fastholdt i den rette Stilling enten ved Aflaasning eller ved Haandkraft.

2. Ethvert ubevogtet Sporskifte paa den frie Bane skal paa betryggende Maade være fastholdt i saadan Stilling, at Togenes Vej er sikret. Over saadanne Sporskifter maa intet Tøg køre med større Hastighed end 10 km i Timen.

3. For Sporskifter, der ligge i Stationers Hovedspor, skal der være foreskrevet en bestemt Normalstilling. Normalstillingen for Sporskifter mellem Hovedspor og Sidespor er Stillingen til Hovedspor.

4. Imellem sammenløbende eller hinanden krydsende Spor skal der sættes Frispormærker, som angive den Grænse, hvortil Jernbanevogne kunne føres frem paa det ene Spor uden at spærre den frie Brug af det andet.

§ 6.

Henstaaende Lokomotiver og Vogne.

Lokomotiver, der henstaa under Damp, og henstaaende Vogne, som ikke ere forbundne med et Lokomotiv, skulle være sikrede mod utilsigtede Bevægelser. Saadanne Lokomotiver skulle desuden være under stadigt Tilsyn.

§ 7.

Drejeskiver. Skydebroer.

I Hovedspor, som befares af personførende Tog, maa der ikke lægges Drejeskiver og forsænkede Skydebroer undtagen for Enden af Sporet.

§ 8.

Eftersyn af Banen.

1. Banen skal i det mindste én Gang om Dagen efterses omhyggelig i hele sin Udstrækning, af det faste Personale. Ved denne Undersøgelse skal der gives særlig Agt paa, om Sporskiftnings- og Signalapparaterne ere i tilbørlig Stand. Med Strækninger, hvis Tilstand kan give Anledning til Fare for Togene, vil der være at føre stadigt Tilsyn.

2. Paa Stationerne skulle samtlige Sporskifter i Hovedspor daglig underkastes et Eftersyn af den tjensthavende Stationsbestyrer, der har at overbevise sig om, at Sporskifterne med tilhørende Signalindretninger ere i tilbørlig Stand.

§ 9.

Banens Hegn.

For saa vidt Banen i Henhold til de for dens Anlæg givne Bestemmelser delvis er forsynet med Hegn, skal dette vedligeholdes i forsvarlig Stand.

§ 10.

Overkørsler og Overgange i Skinnehøjde.

1. Alle bevogtede Overkørsler og Overgange skulle være forsynede med iøjnefaldende Lukningsindretninger, saasom Led eller Bomme, Laager eller Drejekors. Ved private Overgange kunne dog Stenter anvendes, og under særlige Omstændigheder kunne Kæder bruges til Afspærring af Overkørsler og Overgange.

2. Bomme for offentlige Overkørsler kunne indrettes til at aabne og lukke ved Hjælp af mekanisk Træk, men skulle da være forsynede med en Klokke, hvormed der ringes før Lukningen.

3. Ved alle offentlige Overkørsler og Overgange skal opslaas Uddrag af de for deres Brug givne Bestemmelser. Ved ubevogtede, offentlige Overkørsler anbringes paa en iøjnefaldende og i længere Afstand synlig Plads en Tavle, hvorpaa med mindst 15 cm høje Bogstaver er malet: »Pas paa Toget!«

4. Til enhver Bruger af en privat Overkørsel eller Overgang skal der udleveres en Køreplan samt et Uddrag af de for Overkørslerne eller Overgangenes Brug givne Bestemmelser.

§ 11.

Betjening af offentlige Overkørsler i Skinnehøjde.

1. Alle med Lukningsindretninger forsynede offentlige Overkørsler skulle, naar der ikke ventes Tog, være aabnede for den offentlige Færdsel.

2. Led og Bomme for offentlige Overkørsler betjenes af Banepersonalet. Ledvogterne skulle lukke Ledene eller Bommene, saa snart et Tog nærmer sig. Forhindrer stedlige Forhold, Taage, Snefog eller andre Omstændigheder dem fra at se Toget i tilbørlig Afstand fra Overkørselen, skulle de lukke 5 Minutter før Toget ifølge Køreplanen kan ventes, eller naar de ved Signal underrettes om et Togs Ankomst. Ledene eller Bommene aabnes atter, saa snart Toget er kørt forbi.

3. Offentlige Overkørsler for stærkt befærdede Veje og Gader skulle belyses efter Solnedgang, saa længe de ere lukkede, med mindre der ved dem er opstillet en Ledvogter med Haandlygte.

4. Offentlige Overkørsler, der ere anlagte for Fællesveje, som ikke stadig benyttes, kunne med vedkommendes Samtykke holdes lukkede i de Tidsrum, hvori de ikke benyttes, men de skulle da holdes aflaaede.

§ 12.

Betjening af private Overkørsler i Skinnehøjde.

Led og Bomme for private Overkørsler aabnes og lukkes af de til dem henviste Brugere i Overensstemmelse med Forskrifterne i Politianordning for Privatbanerne af D. D.

§ 13.

Signaler paa den frie Bane.

1. Følgende Signaler skulle kunne gives paa den frie Bane:
 - »Fri Bane« (»Banen er i Orden«),
 - »Forsigtig« (»Kør langsomt«),
 - »Fare« (»Holdt«).

2. Krydsninger af Baner i Skinnehøjde uden for Stationer skulle i alle Retninger dækkes ved indbyrdes afhængige Signaler.

§ 14.

Elektriske Forbindelser.

Stationerne skulle være forsynede med elektriske Apparater til Udveksling af indbyrdes Meddelelser. Endvidere skulle Ledvogtere paa den frie Bane ved elektriske Signaler kunne underrettes om Togenes Afgang.

§ 15.

Stationsnavne og Ure.

1. Paa enhver Station skal Stationsnavnet være malet paa en for det rejsende Publikum iøjnefaldende Maade.

2. Paa enhver Station skal der findes i det mindste ét rigtigt gaaende Ur, som er tilgængeligt for Publikum.

3. Togførere, Lokomotivførere og Baneformænd skulle i Tjenesten altid være forsynede med et rigtigt gaaende Ur.

§ 16.

Længdemærker.

Langs Banen sættes Længdemærker.

II. Det rullende Materiel.

§ 17.

Materiellets Tilstand.

Lokomotiver, Tendere og Vogne skulle holdes i en saadan Stand, at Kørselen uden Fare kan foregaa med den største tilladte Hastighed (§ 44).

§ 18.

Hjul.

1. Alle Hjul paa Lokomotiver, Tendere og Vogne skulle have Sporkranse, hvis Højde over Løbekredsen ikke maa være mindre end 25 mm for normalsporede og 20 mm for smalsporede Baner.

2. Afstanden mellem Hjulringenes inderste Flader skal være 1360 mm for normalsporede og 945 mm for smalsporede Baner, paa hvilke Maal der dog tillades en Afvigelse af ikke over 3 mm til begge Sider.

3. Hjulringenes Bredde skal være 130 mm for normalsporede og 110 mm for smalsporede Baner, paa hvilke Maal der tillades en Afvigelse af ikke over 5 mm til begge Sider.

4. Den mindste tilladte Afstand imellem Sporkransenes Ydersider ved største Slid er for normalsporede Baner 1410 mm, maalt 20 mm fra Toppen af Sporkransen, og for smalsporede Baner 980 mm, maalt 15 mm fra Toppen af Sporkransen. Den mindste tilladte Tykkelse af Sporkransen er henholdsvis 23 mm og 15 mm, maalt i samme Afstand fra Toppen af Sporkransen som ovenfor angivet.

5. Hjulringens Tykkelse, maalt i Ydersiden, maa efter sidste Afdrejning ikke være mindre end 25 mm for normalsporede og 20 mm for smalsporede Baner.

6. Det største tilladte Slid paa Løbeflader, maalt 60 mm fra Hjulringens Inderside for normalsporede og 45 mm fra Hjulringens Inderside for smalsporede Baner, er 9 mm for Lokomotiver og Tendere, 5 mm for Vogne.

§ 19.

Koblinger.

1. Alle Lokomotiver (Tendere) og Vogne skulle kunne sammenkobles ved to af hinanden uafhængige Indretninger og saaledes, at Brud paa en Del af den benyttede Kobling (Hovedkoblingen) gør, at den anden Kobling (Sikkerhedskoblingen) træder i Virksomhed.

2. Det er tilladt at lade enkelte Dele af Hovedkoblingen indgaa i Sikkerhedskoblingen, naar de paagældende Dele ere stærke nok dertil.

§ 20.

Bremser.

Lokomotiver og Tendere samt det fornødne Antal Vogne skulle være forsynede med Bremses. Denne Bestemmelse skal dog ikke være til Hinder for, at de ved Reglementets Ikrafttræden anvendte Lokomotiver med særlig Tender, paa hvilke kun Tenderen er forsynet med Bremse, fremdeles benyttes; men saadanne Lokomotiver blive, saa snart Omstændighederne tillade det, og i alt Fald inden 5 Aar efter nærværende Reglements Ikrafttræden at forsyne med Bremse saavel paa selve Lokomotivet som paa Tenderen.

§ 21.

Lokomotivernes Indretning.

1. For hvert Lokomotiv skal der fastsættes en Hastighed, som af Hensyn til Lokomotivets Konstruktion ikke maa overskrides. Denne Hastighed angives i Lokomotivets Førerhus.

2. Lokomotiverne skulle være forsynede med:

- a. En Hane til Anbringelse af en Kontroltrykmaaler, ved Hjælp af hvilken Sikkerhedsventiler og Trykmaalere kunne prøves.
- b. To af hinanden uafhængige Indretninger til Kedlens Forsyning med Vand, som hver for sig maa være i Stand til at vedligeholde den normale Vandstand i Kedlen under Kørselen.

Den ene af disse Indretninger skal kunne vedligeholde den normale Vandstand i Kedlen, selv naar Lokomotivet staar stille.

- c. Mindst to af hinanden uafhængige Indretninger, som vise Vandstandshøjden i Kedlen. Den ene af disse Ind-

retninger skal i hvert Tilfælde være et Vandstandsglas med Afspærringshaner.

- d. En iøjnefaldende Betegnelse af Normalvandstanden og Ildkassens Overflade.

Normalvandstanden er 100 mm over Ildkassens Overflade.

- e. En Prop i Ildkassens Loft, udstøbt med en Metallegering, der kan flyde ud og lade Dampen træde ind i Ildkassen, naar Ildkasseloftet blottes for Vand.
- f. En tydelig og iøjnefaldende Angivelse af den højeste Dampspænding i Kedlen, som kan anses for tilladelig efter Udfaldet af den sidste Kedelprøve (§ 22).
- g. En Trykmaaler, paa hvilken ligeledes den højeste tilladte Dampspænding er angiven paa en iøjnefaldende Maade.
- h. Mindst to Sikkerhedsventiler, som ere indrettede saaledes, at de aabne sig ved den højeste tilladte Dampspænding. De skulle kunne løfte sig 3 mm fra deres Sæde.
- i. En Dampfløjte og en kraftig Signalklokke.
- k. Banerømmere eller Kofangere.
- l. En med Klapper forsynet Askekasse og en Gnistfanger til at forhindre Udkastning af Gløder gennem Skorstenen.
- m. Angivelse af Fabrikant, Fabrikationsaar, Fabrikationsnummer og Løbenummer.

§ 22.

Prøver og Eftersyn af Lokomotiver og Tendere.

1. Nye Lokomotiver og Tendere samt Lokomotiver, som ere blevne forsynede med nye Kedler, maa først sættes i Drift efter at være underkastede en Prøve og fundne i betryggende Stand.

2. Efter hver omfattende Istandsættelse af Kedlen, og for øvrigt naar der er hengaaet højst 3 Aar, siden sidste Kedelprøve blev foretagen, skulle Lokomotiverne med tilhørende Tendere underkastes et grundigt Eftersyn af alle Dele samt en Trykprøve af Kedlen.

3. Under denne Trykprøve skal Kedelbeklædningen være aftagen, Kedlen være fyldt med Vand og sat i Forbindelse med en Trykpumpe. Prøvetrykket skal overstige den højeste tilladte Dampspænding med 5 kg pr. Kvadratcentimeter.

4. En Kedel, som ved Prøven antager en blivende Forandring i sin Form eller viser væsentlige Utætheder, maa ikke benyttes i denne Tilstand.

5. Trykmaalere og Sikkerhedsventiler skulle jævnlig og efter enhver Kedelprøve underkastes Prøver med en Kontroltrykmaaler, hvis Rigtighed fra Tid til anden maa undersøges.

6. Senest 8 Aar efter at en Lokomotivkedel er sat i Drift, skal den underkastes et indvendigt Eftersyn, under hvilket Kedelrørene skulle være udtagne. Dette Eftersyn gentages derefter hvert sjette Aar.

7. De i denne Paragraf omhandlede Tidsrum, inden hvilke Prøver og Eftersyn af Kedler skulle foretages, regnes fra den Dag, da Lokomotivet efter endt Prøve, henholdsvis Eftersyn, er sat i Drift, indtil den Dag, da det sættes ud af Drift for at underkastes Prøve eller Eftersyn.

8. De i denne Paragraf omhandlede Prøver af Lokomotiver og Tendere samt af Kedler og dermed i Forbindelse staaende Prøver af Trykmaalere og Sikkerhedsventiler skulle overværes af Banens Maskinmester og forøvrigt foretages af en af Jernbanebestyrelsen med Ministeriets Samtykke udnævnt maskinteknisk dannet Mand.

9. Over de foretagne Trykprøver og indvendige Eftersyn af Lokomotivkedler føres en Protokol.

§ 23.

Voggenes Eftersyn.

1. Nye Vogne maa først sættes i Drift efter at være underkastede et Eftersyn af en af Jernbanebestyrelsen med Ministeriets Samtykke udnævnt maskinteknisk dannet Mand og fundne i betryggende Stand.

2. Vognene skulle fra Tid til anden underkastes et grundigt Eftersyn, hvorved Hjulsæt, Lagre og Fjedre borttages. Dette Eftersyn skal finde Stød med højst 3 Aars Mellemrum, af Person-, Post- og Rejsegodsvogne dog senest, hver Gang Vognene have løbet 30000 km.

3. De i § 22 foreskrevne Regler for Prøver og Eftersyn af Lokomotivkedler finde tillige Anvendelse paa de i Jernbanevognene værende Opvarmningskedler.

§ 24.

Vognenes Fjedre, Træk- og Stødindretninger.

Alle Vogne med Undtagelse af dem, der udelukkende benyttes i Arbejdstog, skulle være forsynede med Bærefjedre og i begge Ender med elastiske Træk- og Stødindretninger (Buffere).

§ 25.

Betegnelser paa Vognene.

1. Paa hver Vogn skal findes angivet:

- a. Vognens Ejendomsmærke,
- b. dens Løbenummer,
- c. dens Egenvægt med Aksler og Hjul, men uden løse Udrustningsgenstande,
- d. Tidspunktet for sidste Eftersyn,
- e. Akselafstanden,
- f. Akseldiameteren.

2. Paa Gods- og Rejsegodsvogne skal angives den Last, hvortil de ere bestemte (jfr. § 33,2).

3. Disse Betegnelser skulle om fornødent rettes ved det i § 23 foreskrevne Eftersyn.

§ 26.

Personvognenes Indretning.

1. Personvognene skulle være forsynede med saadanne Betegnelser, at de rejsende med Lethed kunne finde den Vognklasse, hvortil de have løst Billet.

2. De Døre, som findes paa Personvognenes Længdesider, skulle udvendig være forsynede med mindst 2 Lukkeindretninger, hvoraf den ene enten bør være et Overfald eller en Tungelaas. Alle Dørene i Personvognene maa kun aflaaes saaledes, at de i Vognene værende rejsende selv kunne aabne dem.

3. Ved Personvognendørenes Inderkant skal der være en Indretning til at forhindre, at de rejsendes Fingre komme i Klemme.

4. I Personvogne, der have en større udvendig Kassebredde end 2900 mm for normalsporede og 2100 mm for smalsporede Baner, skal der ved alle Sidevinduer, for saa vidt de kunne aabnes, enten være Indretninger, der forhindre de rejsende i at læne sig ud, eller være opslaaet Advarsler herimod.

5. Personvognene skulle være indrettede til at belyses indvendig.

§ 27.

Fremmede Vogne.

Lige over for fremmede Baners Vogne, som kun midlertidig befinde sig paa Banerne, kan der ses bort fra de givne Bestemmelser om Materiellets Indretning, naar blot Driften ikke udsættes for Fare.

III. Togenes Sammensætning og Gang.

§ 28.

Togenes Størrelse.

Intet Tog maa bestaa af flere end 120 Vognaksler belæssede eller ubelæssede. Personførende Tog maa ikke indeholde flere end 80 Vognaksler, fraregnet Lokomotivers og Tenderes Aksler.

§ 29.

Lokomotivernes Plads i Togene.

1. Under Kørsel paa den frie Bane maa Lokomotiver i Reglen kun sættes forrest i Togene.

2. Arbejdstog samt Tog, som paa Grund af Uheld ikke kunne trækkes videre, kunne skydes frem af Lokomotiver; men Hastigheden maa da ikke overstige 25 km i Timen, og der skal i saa Tilfælde paa den forreste Vogn eller i dens Nærhed være stillet en Udkigsmand, der kan give Stopsignal til Lokomotivføreren.

3. Naar Tog trækkes af Lokomotiver, er det kun tilladt at lade et Lokomotiv skyde bag paa Toget, saafremt det er nødvendigt for at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Toget i Gang, naar det er gaaet i Staa paa den frie Bane. Det skydende Lokomotiv maa da ikke være koblet til Toget.

4. Naar der medgives et Tog et Lokomotiv til at skyde bag paa, da maa dette være meddelt Togpersonalet samt Lokomotivpersonalet paa det trækkende Lokomotiv.

§ 30.

Sneplove.

Sneplove paa egne Hjul eller Vogne til Opbrydning af Is maa kun kobles foran Lokomotiver for Tog, der særlig ere bestemte til Sne- og Isrydning.

§ 31.

Bremsetallet i Togene.

1. I ethvert Tog skal foruden Lokomotiv- og Tenderbremserne (§ 20) findes saa mange betjente Bremsere, at den nedenfor angivne Del af Togets Vognaksler kan bremses:

| Paa Fald og Stigninger, som ikke ere stærkere end | Naar den største tilladte Hastighed i Timen er | | | |
|---|---|----------------|----------------|---------------|
| | 25 km | 30 km | 40 km | 45 km |
| 1 : 200..... | $\frac{1}{12}$ | $\frac{1}{12}$ | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{8}$ |
| 1 : 175..... | $\frac{1}{12}$ | $\frac{1}{12}$ | $\frac{1}{9}$ | $\frac{1}{8}$ |
| 1 : 150..... | $\frac{1}{12}$ | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{8}$ | $\frac{1}{7}$ |
| 1 : 100..... | $\frac{1}{10}$ | $\frac{1}{9}$ | $\frac{1}{7}$ | $\frac{1}{6}$ |
| 1 : 80..... | $\frac{1}{8}$ | $\frac{1}{7}$ | $\frac{1}{6}$ | $\frac{1}{5}$ |
| 1 : 70..... | $\frac{1}{7}$ | $\frac{1}{6}$ | $\frac{1}{5}$ | $\frac{1}{4}$ |
| 1 : 60..... | $\frac{1}{6}$ | $\frac{1}{5}$ | $\frac{1}{4}$ | $\frac{1}{3}$ |

2. Ved Beregningen af Tallet paa bremsede Vognaksler iagttages følgende:

- For Kørehastigheder og Fald (Stigninger), som ligge imellem de i Tabellen angivne, gælder altid det for den nærmest større Hastighed eller det nærmest stærkere Fald foreskrevne Bremsetal.
- Tallet paa bremsede Vognaksler bestemmes efter det stærkeste paa vedkommende Banelinie forekommende Fald (Stigning), som strækker sig over 1 Kilometers Længde. Kortere Fald henføres under det i Tabellen angivne nærmest svagere Fald.
- Saavel ved Optælling af Vognaksler efter nærværende Paragraf som ved Fastsættelse af det nødvendige Antal bremsede Aksler regnes hver tom Godsvogns-Aksel for en halv Aksel. Person-, Post- og Rejsegodsvognes Aksler regnes altid for hele Aksler.
- En ved Beregningen af Tallet paa bremsede Vognaksler fremkommen Brøkdels skal stedse regnes for en hel.

§ 32.

Bremsernes Betjening og Fordeling.

1. Det i Paragraf 31 fastsatte Antal Bremsere skal være betjent enten ved Haandkraft eller ved en mekanisk, gen-

nemgaaende Bremseindretning, som kan sættes i Virksomhed fra Lokomotivet, eller ved en Forening af begge disse Betjeningsmaader saaledes, at en Del af Toget bremses ved Haandkraft, en anden ved gennemgaaende Bremseindretning.

2. Bag den bageste ved Haandkraft betjente Bremse maa der være indtil 8 — belæssede eller ubelæssede — Aksler.

3. Iøvrigt skulle Bremserne, saa vidt muligt, være ligelig fordelte i Toget. De tungest belæssede Bremsevogne skulle fortrinsvis betjenes.

§ 33.

Læsning af Godsvogne.

1. Godsvogne maa ikke læsses højere eller bredere end at de frit kunne bevæge sig over Banerne. Nærmere Regler for Læseprofilet fastsættes af den kongelige Kommissarius.

2. Ingen Gods- eller Rejsegodsvogn maa læsses med større Vægt end 5 pCt. over den paa samme angivne Last (§ 25,2).

3. Gods, der kan antændes ved Gnister fra Lokomotivet, maa kun befordres i lukkede eller tildækkede Vogne.

4. Let antændelige eller ætsende Sager saavel som Sager, der let eksplodere ved Stød, Gnidning eller Berøring med Ild, maa ikke befordres i rene Persontog og kun under Iagttagelse af de i Banernes Reglementer foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger.

§ 34.

Signaler paa Togene.

1. Alle Tog skulle under Kørselen være forsynede med Signaler, nemlig om Dagen med Signaler, der betegne Togets Bagende (Slutsignal), og i Mørke med Signaler, der betegne saavel Togets For- som Bagende.

2. Slutsignalet paa Togene skal i Mørke lyse saavel forud som bagud.

3. Enkelte Køretøjer, som Draisiner og Troljer, skulle være forsynede med Lyssignaler, naar de i Mørke føres over den frie Bane.

§ 35.

Signaler for Togpersonalet.

Togpersonalet skal være udrustet med Midler til at give Nødsignaler til Lokomotivføreren.

§ 36.

Signaler fra Lokomotivpersonalet.

Lokomotivpersonalet skal kunne give følgende Signaler:

- »Giv Agt«,
- »Brems« (»Fare«),
- »Løs Bremsen«.

§ 37.

Mødførelse af Redskaber.

Ethvert Tog skal — i det mindste paa Lokomotivet — medføre saadant Værktøj, at mindre Beskadigelser, der maatte opstaa under Kørselen, hurtigst muligt kunne afhjælpes.

§ 38.

Lokomotivernes Betjening og Førelse.

1. Lokomotiverne skulle under deres Bevægelse paa Banen være betjente af en Lokomotivfører, der er ansvarlig for Lokomotivets Førelse og Sikkerhed, samt af en Fyrbøder.

2. Tenderlokomotiver behøve under Rangering paa Stationer ikke at være betjente af mere end én Mand, naar deres Bevægelser ledes af en Stations- eller Togbetjent.

3. Som Lokomotivfører maa kun anvendes Personer, der i mindst ét Aar have gjort Tjeneste som Fyrbøder paa et Lokomotiv.

4. Fyrbøderen skal i det mindste være saa vidt for-
trolig med Lokomotivets Betjening, at han kan bringe det
til at standse og til at gaa tilbage.

§ 39.

Kørsel paa Lokomotiverne.

Uden skriftlig Tilladelse fra Banens Driftsbestyrer eller
fra en af ham dertil bemyndiget ansat maa ingen andre
køre paa Lokomotiverne end de, der ved deres Tjeneste er
berettigede dertil.

§ 40.

Personalets indbyrdes Forhold.

Tjenestepersonalet, der ledsager Toget, skal under Kørselen
være underordnet en enkelt Funktionær, Togføreren,
som fortrinsvis er ansvarlig for Togets Førelse og Sikkerhed.

§ 41.

Tograpporter.

Togføreren har at føre en Tograpport med Angivelse
af Afgang- og Ankomsttider for alle de Stationer, hvor Toget
holder, af det medførte Materiel og Tjenestepersonale samt
iøvrigt af alle indtrædende, Toget vedrørende, særlige Til-
fælde.

§ 42.

Eftersyn af Togene forinden Afgang.

1. Inden et Tog forlader sin Udgangsstation, skal det
nøje efterses af Togføreren, der navnlig skal paase, at Lo-
komotiver og Vogne ere tilbørligt sammenkoblede, at Vognene
ere forsvarligt læssede, at det foreskrevne Antal Bremsere
ere til Stede og rigtigt fordelte og betjente, at den gennem-
gaaende Bremsindretning — for saa vidt en saadan findes
— er rigtig tilvejebragt, og at de forskriftsmæssige Varme-,
Belysnings- og Signalindretninger ere i Orden.

2. Disse Undersøgelser af Togets rette Sammensætning
skulle hyppig gentages under Rejsen og særlig, naar Loko-
motiver eller Vogne ere blevne til- eller frakoblede.

§ 43.

Køreplan.

1. Intet af de Tog, der er opført i den af Ministeriet
for offentlige Arbejder stadfæstede offentliggjorte Køreplan
for Personbefordringen, maa bortfalde uden Ministeriets Til-
ladelse, medmindre Naturbegivenheder eller anden tvingende
Magt gør Togets Fremførelse umulig. Iøvrigt skal den
nævnte Køreplan overholdes saa nøje som muligt, og den
maa ikke forandres uden Ministeriets Samtykke.

2. Intet planmæssigt Tog, der er bestemt til Befordring
af Personer, maa forlade en Station før den i den offentlig-
gjorte Køreplan angivne Tid.

§ 44.

Kørehastigheden.

1. Kørehastigheden maa aldrig overstige den Grænse, som
 - a. er fastsat for de enkelte Lokomotiver i Henhold til deres
Konstruktion (§ 21), medmindre Kørselen foretages for
at prøve visse Dele af Banen eller Materiellet,
 - b. betinges af Togets Størrelse (§ 28), af Bremsernes Tal,
Betjening og Fordeling (§§ 31 og 32), eventuelt af Lo-
komotivets Plads i Toget (§ 29),
 - c. betinges af visse Banestrækningers særlige Tilstand eller
af særlige Bestemmelser, som maatte være givne for
visse Banestrækninger.
2. Iøvrigt er den største tilladte Kørehastighed
 - for normalsporede Baner 40 km i Timen,
 - for smalsporede Baner 30 km i Timen.
 Kørehastigheden kan dog forøges til 45 km i Timen for de
normalsporede Baner, hvis Overbygning og øvrige Udstyrelse
ikke skønnes at være til Hinder herfor. Nærmere Bestem-

melse i saa Henseende træffes i hvert enkelt Tilfælde af Ministeriet for offentlige Arbejder.

3. Naar Tog kører igennem Sporskiftekurver, skal Kørehastigheden formindskes i passende Grad.

4. Naar Tog kører over Drejeskiver eller Svingbroer, maa Kørehastigheden højst være 25 km i Timen.

5. Særtog, som ikke ere signaliserede eller anmeldte for Bevogtningspersonalet (§ 49,^s), maa ikke fremføres med større Hastighed end 25 km i Timen, med mindre ganske særlige Omstændigheder (Hjælp til forulykkede Tog o. lign.) gøre en hurtigere Fremførelse nødvendig.

6. Arbejdstog (§ 50) maa ikke fremføres med større Hastighed end 25 km i Timen, med mindre der er draget Omsorg for Bevogtning af de offentlige Overkørsler, som Toget skal køre forbi, i hvilket Tilfælde Hastigheden kan forhøjes til den under 2. fastsatte Maksimalhastighed, jfr. dog § 29,².

7. Naar der gives Signal til langsom Kørsel, eller der bemærkes en Forhindring paa Banen, skal Kørehastigheden formindskes i passende Grad.

8. Er et Tog forsynet med gennemgaaende Bremsindretning (§ 32) og denne bliver tjenstdygtig, maa Kørselen ikke fortsættes med uformindsket Hastighed, med mindre det i § 31 fastsatte Antal Bremsar betjenes med Haandkraft.

§ 45.

Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationerne.

1. Signal til Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa en Station maa kun gives Toget af den tjensthavende Stationsbestyrer selv eller efter hans særlige Ordre i hvert enkelt Tilfælde af en anden Funktionær.

2. Forinden Stationsbestyreren giver eller beordrer givet saadant Signal, skal han — enten ved Selvsyn eller, hvis han paa Grund af særlige Omstændigheder ikke personlig kan overskue Forholdene, gennem Melding for hvert enkelt Tilfælde fra andre Funktionærer — have skaffet sig

Sikkerhed for, at den paagældende Togvej paa Stationen er fri, og at alle Sporskifter i den ere rigtig stillede og modgaaende Sporskifter i den enten aflaaede eller betjente. For centralaflaaede Sporskifters Vedkommende kan der tillades Afvigelse herfra.

3. Signal til Gennemkørsel eller Afgang maa derhos, bortset fra Tilfælde, hvor der skal sendes Hjælp til et standset Tog, ikke gives:

- a. naar der findes Arbejdstog eller modgaaende Plan- eller Særtog paa samme Spor indtil næste Station,
- b. naar det sidst forudgaaende Tog ikke har naaet næste Station eller næste Blokpost.

4. Arbejdstog og Hjælpetog er det dog tilladt om Dagen og i klart Vejr at følge efter Plantog og Særtog, naar følgende Betingelser opfyldes:

- a. t det bageste Tog afgaar mindst 5 Minutter efter det forreste,
- a. t det bageste Tog fremføres forsigtigt og med ringere Hastighed end det forreste, og
- a. t det forreste Tog er bekendt med, at et Tog følger umiddelbart efter.

§ 46.

Kørsel over Banekrydsninger.

1. Kørsel over Banekrydsninger i Skinnehøjde uden for Stationer maa kun finde Sted, efter at Toget er bragt til Standsning foran det paagældende Signal (§ 13), og dette derefter er forandret til »Fri Bane«.

2. Hvor en Statsbanestrækning krydses i Skinnehøjde af en Privatbane eller af et ikke i regelmæssig Drift værende Banespor, kan Statsbanedriften forbeholde sig Raadighed over Banekrydsningen, og det er da tilstrækkeligt, at den under 1. nævnte Pligt til at standse paalægges Togene paa det Statsbanerne krydsende Spor.

3. Paa tilsvarende Maade kan, hvor en Privatbanestrækning krydses i Skinnehøjde af et Spor af ringere Betydning, Privatbanen forbeholde sig Raadighed over Kryds-

ningen, og Pligten til at standse behøver da kun at paa- lægges Tog paa det Privatbanen krydsende Spor.

§ 47.

Kørsel over uaflykkede Overkørsler.

Naar et Tog nærmer sig en i Skinnehøjde værende Overkørsel eller Overgang, der ikke er forsynet med Lukningsindretning, og hvis tilstødende Vejstykker ikke kunne overskues fra Lokomotivet, skal Lokomotivføreren i betimelig Tid tilkendegive Togets Ankomst ved Lydsignaler. I Snefog, taaget Vejr eller Mørke skulle Togene køre forbi Overkørsler og Overgange med særlig Forsigtighed og Signalerne gives stærkere og vedholdende.

§ 48.

Kørsel paa dobbeltsporede Baner.

1. Paa dobbeltsporede Banestrækninger skulle Tog paa den frie Bane køre paa højre Spor i Forhold til Kørselsretningen.

2. Fra denne Regel kan efter Ordre fra Banens Driftsbestyrer eller hvem han dertil maatte bemyndige, eller efter forudgaaende Aftale mellem Nabostationer afviges i Tilfælde af Sporspærring samt for Arbejdstog, Hjælpetog og Hjælpe-lokomotiver.

§ 49.

Særtog.

1. Særtog maa kun sendes over Banen efter Ordre af Banens Driftsbestyrer eller hvem han dertil maatte bemyndige.

2. De Stationer, der passerer af Særtog, skulle betimelig i Forvejen have skriftlig, telegrafisk eller telefonisk Anmeldelse om Togenes Løb. Desuden skal Bevogtningspersonalet paa den paagældende Strækning underrettes om Særtogenes

Løb enten ved Bud eller ved Signaler paa det i den ene eller anden Retning over Strækningen sidst løbende Tog.

3. Under paatrængende Omstændigheder kunne Særtog dog afsendes uden forudgaaende Anmeldelse eller Signalisering, naar der haves Vished for, at den paagældende Banestrækning er fri for Tog; men de skulle da fremføres med særlig Forsigtighed og Lydsignalerne hyppigt benyttes, jfr. § 44,5.

§ 50.

Arbejdstog.

1. Arbejdstog kunne kun anordnes af Banens Driftsbestyrer eller hvem han dertil maatte bemyndige. Underretning om Anordningen af saadanne Tog tilligemed Oplysning om, over hvilke Banestrækninger og i hvilke Tidsrum de skulle køre, skal betimelig gives til de Stationer, mellem hvilke de skulle bevæge sig, samt til alle mellemliggende Stationer.

2. For enkelte Køretøjer, der ere saa tunge, at de i tom Tilstand ikke ved Haandkraft kunne kastes ud af Sporet og bringes tilbage paa dette, gælder samme Regler som for Arbejdstog.

3. Mindre Køretøjer kunne føres over Banen under Ledsagelse af en ansvarlig Funktionær uden særlig Anmeldelse.

4. Mindst 15 Minutter før Tog kunne ventes over Strækningen, skal det paagældende Spor være frit saavel for Arbejdstog som for enkelte Køretøjer, saasom Draisiner og Troljer.

§ 51.

Standsnings paa den frie Bane.

Naar Tog som Følge af Uheld eller af andre Aarsager imod Bestemmelse blive nødsagede til at standse paa den frie Bane, skal der uopholdeligt i begge Retninger udstilles Signaler, som vise, hvor Banen er spærret.

§ 52.

Signalreglement.

For de i de foregaaende Paragraffer paabudte Signaler skulle Bestemmelserne i det af Ministeriet approberede Signalreglement for Banerne være gældende.

§ 53.

Kørsel paa Havnespor.

For Kørselen paa Havnespor, Forbindelsesbaner mellem Stationer og Havnespor og deslige gælde særlige Bestemmelser.

§ 54.

Ulykkestilfælde.

Skulde der ved Banernes Drift indtræffe Ulykkestilfælde, ved hvilke Mennesker omkomme eller farlig saares, da skal saadant uopholdelig anmeldes saavel for den kongelige Kommissarius som for Politiøvrigheden paa det Sted, hvor Ulykken er sket.

IV. Slutningsbestemmelser.

§ 55.

Bestemmelser for Publikum.

For Publikum gælde Bestemmelserne i Politianordning for Privatbaner af D. D.

§ 56.

Holdepladser m. m.

Alt, hvad der i de foregaaende Paragraffer er bestemt angaaende Stationer, gælder, hvor andet ikke er sagt, ogsaa for Holdepladser, hvor Sikkerhedstjenesten er underlagt Holdepladsens Bestyrer. Hvorvidt Bestemmelserne ogsaa skulle bringes til Anvendelse paa andre Holdepladser og Stoppesteder, afgøres af den kongelige Kommissarius.

§ 57.

Enkeltkørende Lokomotiver.

De i det foregaaende om Tog trufne Bestemmelser gælde ogsaa for enkeltkørende Lokomotiver, for saa vidt de efter deres Indhold ere anvendelige derpaa.

§ 58.

Reglementets Ikrafttræden. Ophævelse af ældre Reglementer.

1. Dette Reglement træder i Kraft d. 1. Januar 1904.
2. Fra samme Tidspunkt ophæves de for de her omhandlede Privatbaner hidtil gældende Politireglementer.
3. Hvor der ved bestaaende Anlæg maatte være anvendt Regler, som ere i Strid med dette Reglement, kunne Afvigelser tilstedes af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Hvilket herved bringes til offentlig Kundskab.

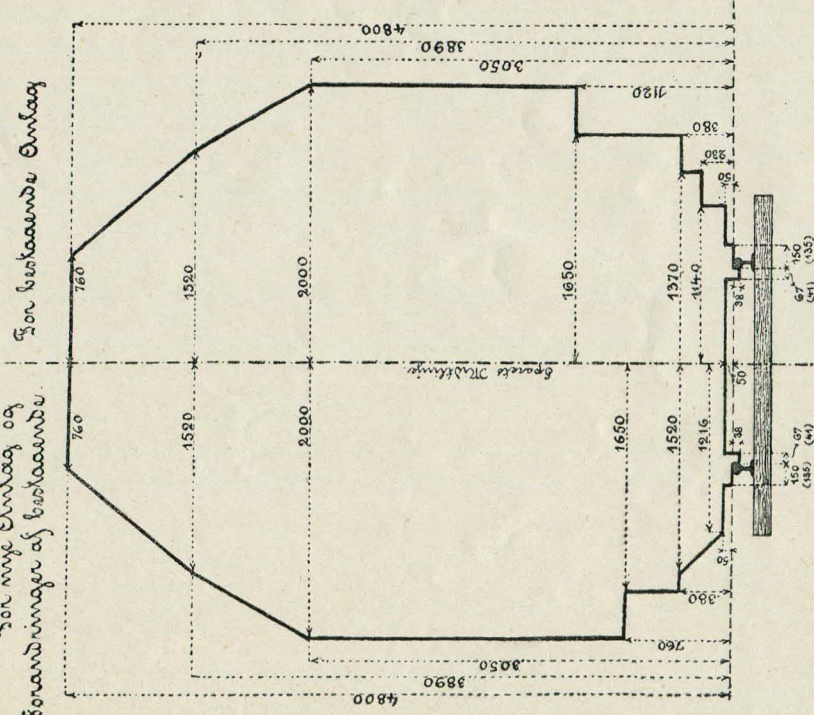
Ministeriet for offentlige Arbejder, den 17. November 1903.

C. Hage.

H. R. Howard Grøn.

Grænser for det frie Rum over Sporene ved normalsporede Jernbaner.

Den frie Døme, Stationernes Soveredspor
samt Forbindelsesbaner mellem Stationer og Soveredspor
For nye Onlæg og
Forandinger af bestående



Væsketeds-
Sporspor og deslige

