

ORDENSREGLEMENT

FOR

PRIVATBANERNE

ORDENSREGLEMENT

FOR

PRIVATBANERNE

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
I. Banen og Stationerne.	
§ 1. Sporvidde og Hjultryk.....	5
§ 2. Banens Farbarhed.....	6
§ 3. Grænserne for det frie Rum over Sporene.....	6
§ 4. Sporskifter, Frispormærker.....	13
§ 5. Henstaaende Lokomotiver og Vogne m. m.....	15
§ 6. Drejeskiver, Skydebroer.....	16
§ 7. Eftersyn af Banen.....	16
§ 8. Banens Hegn.....	16
§ 9. Overkørsler og Overgange i Skinnehøjde.....	16
§ 10. Betjening af offentlige Overkørsler i Skinnehøjde....	17
§ 11. Betjening af private Overkørsler i Skinnehøjde....	18
§ 12. Signaler paa den frie Bane.....	18
§ 13. Elektriske Forbindelser.....	19
§ 14. Stationsnavne og Ure.....	19
§ 15. Længdemærker.....	19
II. Det rullende Materiel.	
§ 16. Materiellets Konstruktion og Tilstand.....	19
§ 17. Hjul.....	20
§ 18. Bærefjedre, Træk- og Stødindretninger.....	25
§ 19. Koblinger.....	26
§ 20. Bremsler.....	26
§ 21. Damplokomotivernes Indretning.....	26
§ 22. Prøver og Eftersyn af Damplokomotiver og Tendere	28
§ 23. Motorlokomotivernes og Motorvognenes Indretning.	31
§ 24. Prøver og Eftersyn af Motorlokomotiver og Motor- vogne.....	33
§ 25. Vognenes Indretning.....	34
§ 26. Vognenes Eftersyn.....	35
III. Togenes Sammensætning og Gang.	
§ 27. Togenes Størrelse.....	35
§ 28. Lokomotivernes og Motorvognenes Plads i Togene..	36
§ 29. Sneplove.....	37
§ 30. Bremsler i Togene.....	37
§ 31. Bremsernes Fordeling og Betjening.....	44

	Side
§ 32. Beskyttelsesvogne	46
§ 33. Læsning af Godsvogne	47
§ 34. Signaler paa Togene	49
§ 35. Signaler fra Togpersonalet og de rejsende	49
§ 36. Medførelse af Redskaber	49
§ 37. Lokomotivernes og Motorvognenes Betjening og Førrelse	50
§ 38. Kørsel paa Lokomotiverne og i Motorvognenes Førerrum	51
§ 39. Personalets indbyrdes Forhold	51
§ 40. Eftersyn af Togene forinden Afgangen	51
§ 41. Køreplan	52
§ 42. Kørehastigheden	52
§ 43. Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationerne	55
§ 44. Kørsel over uafstukkede Overkørsler	56
§ 45. Kørsel paa dobbeltsporede Baner	56
§ 46. Særtog	57
§ 47. Arbejdstog, Dræsiner og Troljer	57
§ 48. Standsninger paa den frie Bane	58
§ 49. Signalreglement	58
§ 50. Kørsel paa Havnespor	58
IV. Søruterne.	
§ 51. Almindelige Bestemmelser	59
§ 52. Færgehavne m. m.	59
§ 53. Vognes og Lokomotivers Ombord- og Ilandsætning.	60
§ 54. Sejladsen	60
§ 55. Damplokomotiver om Bord paa Færgerne	61
§ 56. Skibsdagbøger	61
V. Slutningsbestemmelser.	
§ 57. Ulykkestilfælde	61
§ 58. Bestemmelser for Publikum	61
§ 59. Reglementets Ikrafttræden. Ophævelse af ældre Reglement	62

Til Sikkerhed for Færdslen og til Opretholdelse af Orden paa de private Jernbaner med tilhørende Søruter fastsætter Trafikministeren herved følgende Bestemmelser.

I. Banen og Stationerne.

§ 1.

Sporvidde og Hjultryk.

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

2. Hjultryk.

- a. For hver Bane (Banestrækning) fastsættes af Trafikministeren et Maksimalhjultryk, gældende for Drivhjulene paa Damplokomotiver og paa saadanne Motorkøretøjer, hvor Drivakslerne er belastet med uaffjedret Vægt af Banemotorer. Hjultrykket gælder for stillestaaende Hjul.
- b. For andre Hjul end de i Punkt a nævnte tillades et 10 pCt. højere Hjultryk, som bliver det for Banen gældende Vogn-Hjultryk.
- c. Enkelte fremmede Godsvogne tillades fremført med et Hjultryk, der overstiger det under Punkt a nævnte med indtil 20 pCt., naar de fremføres i ikke personførende Tog og med en Hastighed af ikke over 30 km i Timen.

§ 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 (jfr. § 42).

Strækninger, som midlertidig ikke kan befares med den i Henhold til § 42 fastsatte største Hastighed, skal betegnes ved Signaler.

2. 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, selv om intet Tog ventes, ikke borttages, førend Strækningen atter er farbar.

3. Stationer, der er forsynet med Signaler, skal ved disse holdes afspærret mod den frie Bane og maa kun aabnes for Togenes Indkørsel eller Gennemkørsel (jfr. §43). Afvigelser fra denne Regel maa kun ske med Tilladelse af Trafikministeren.

§ 3.

Grænserne for det frie Rum over Sporene.

Rummet over Spor, paa hvilke Tog eller Vogne kan komme til at bevæge sig, skal holdes frit for Bygningsanlæg og Genstande af alle Arter i det Omfang, som fremgaar af de paa hosstaaende Figurer viste Fritrumsprofiler.

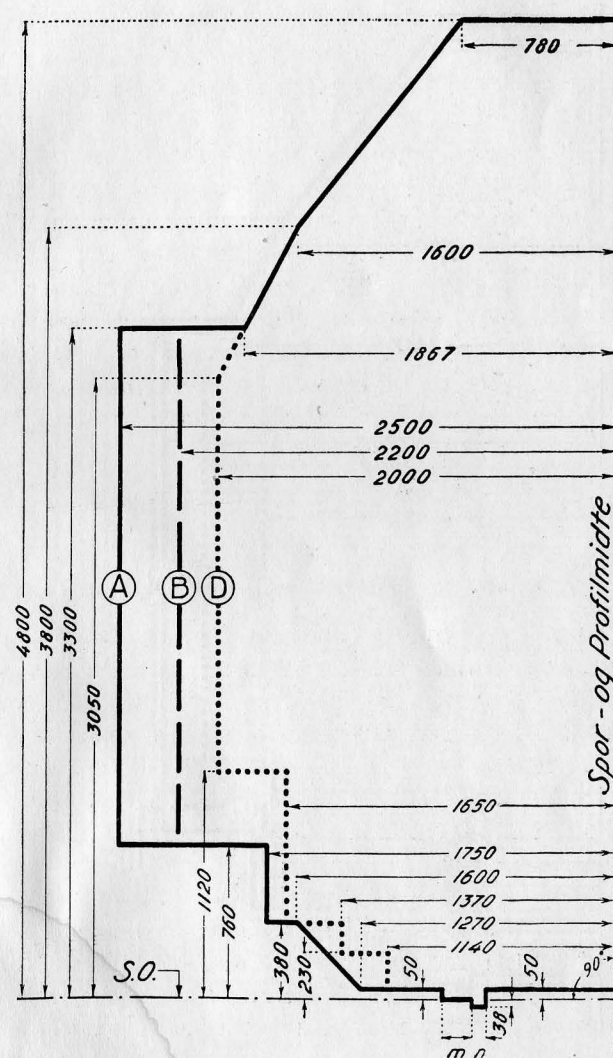
Hvor der paa disse er anvendt Betegnelsen Hovedspor, forstaas herved Spor, som kan ventes befaret af Plantog og Særtog.

Profilerne er inddelt i fire Grupper, I—IV, svarende til Arten af de Spor, for hvilke de er gældende, og desuden er der indenfor hver Gruppe fastsat et Normalprofil A og et Antal Specialprofiler, der i et vist Omfang hjemler, henholdsvis foreskriver Afvigelser fra Normalprofilerne.

Grænser for det frie Rum over Sporene.

I.

Spor paa fri Bane.

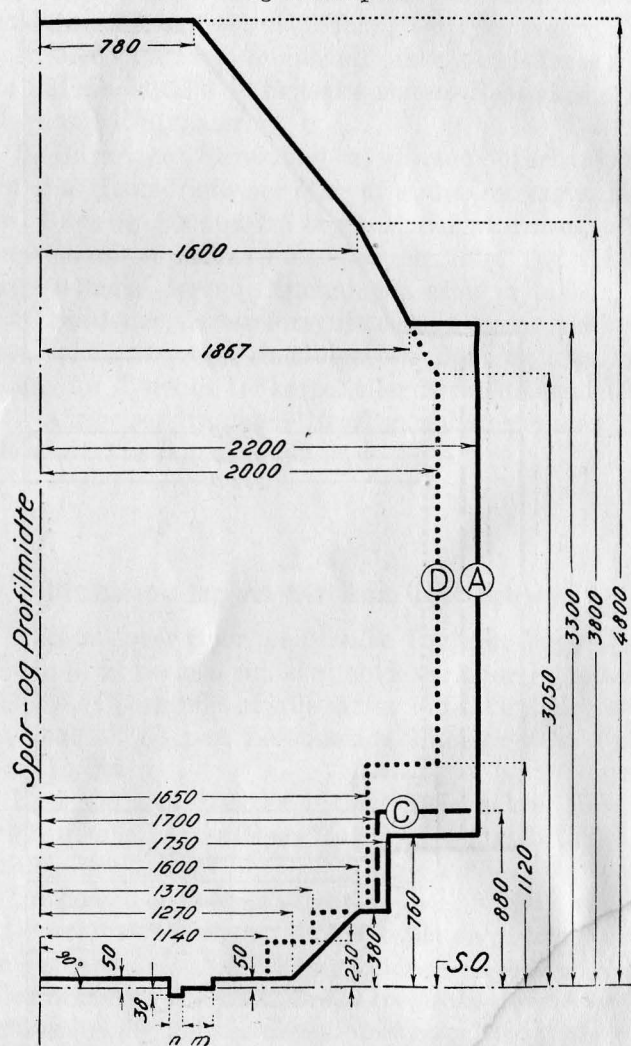


Maal i mm.

Grænser for det frie Rum over Sporene.

II.

Stationernes Hovedspor og Forbindelsesbaner mellem Stationer og Havnespor.

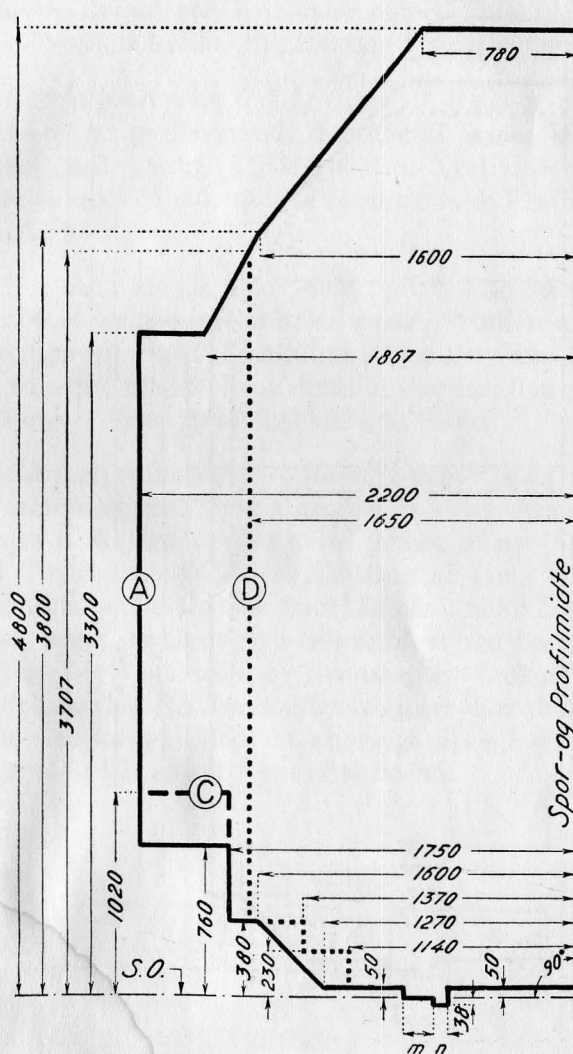


Maal i mm.

Grænser for det frie Rum over Sporene.

III.

Stationernes Sidespor, Havnespor, private Spor og lignende.

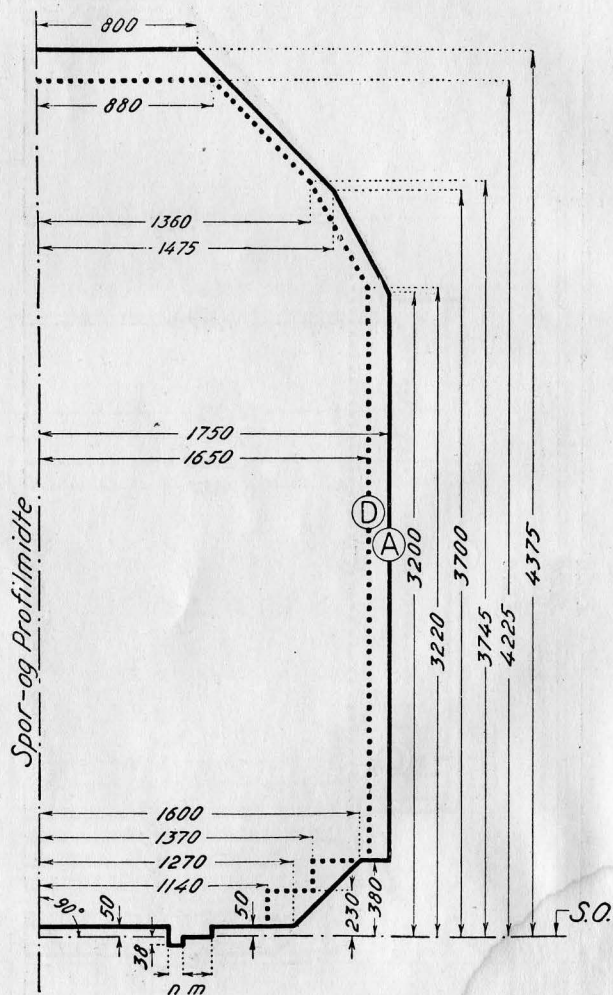


Maal i mm.

Grænser for det frie Rum over Sporene.

IV.

Spor i Værksted- og Remisebygninger.



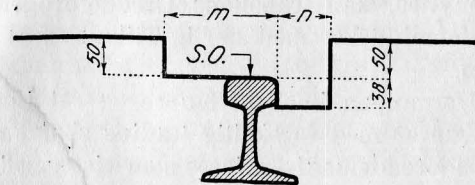
Maal i mm.

Normalprofilerne A — for Hovedspor paa fri Bane i Forbindelse med Specialprofilet B — er Udtryk for, hvad det i Almindelighed vil være ønskeligt at gennemføre. *Specialprofilet B* er gældende ud for Broer og lignende Bygværker og hjemler her en Indskrænkning af A-Profiles Bredde til 2200 mm fra Spormidte.

Specialprofilerne C er fastsat af Hensyn til Personer og andet tilsvarende. Profilet II C maa kun udnyttes med særlig Tilladelse fra Trafikministeren. Hvor saadan Tilladelse ikke foreligger, er Profilgrænsen A gældende.

For saa vidt der ikke for en given Banestrækning er krævet gennemført et af de øvrige Profiler, angiver *Specialprofilerne D* de Minimumsprofiler, som bortset fra enkelte Tilfælde, hvor skriftlig Dispensation maatte foreligge, i hvert Fald skal være til Stede.

Normalprofilerne A — for Hovedspor paa fri Bane i Forbindelse med Specialprofilet B — og Specialprofilerne C skal gennemføres ved Anlæg af nye Spor og ved Tilvejebringelse eller Ændring af faste Anlæg i Nærheden af bestaaende Spor. De skal, naar Lejlighed gives, søges strækningsvis gennemført ved bestaaende Anlæg. For Værksted- og Remisespors Vedkommende er det, uanset Remiseskorstenskappers Karakter som faste Genstande, tilladt at anbringe disse i en Højde svarende til Lokomotivernes Skorstene.



Angaaende Maalene m og n for den nederste Del af Fritrumsprofilerne fastsættes følgende:

Maalet m er for Genstande, som er i fast Forbindelse med Køreskinnen, 135 mm og for alle øvrige faste Genstande 150 mm. Maalet n er for Tvangskinner 41 mm (ved Tvangskinner for krumme Krydsninger kan dette Maal dog fraviges med særlig Tilladelse af Trafikministeren) og for andre Genstande 70 mm forøget med eventuel Sporudvidelse. Sidstnævnte Maal kan formindskes for Kontraskinner og med særlig Tilladelse af Trafikministeren tillige for andre Genstande. I Overkørsler med Kontraskinner kan Sporrillebredden indskrænkes til 60 mm, i Kurver forøget med den eventuelle Sporudvidelse indtil 70 mm. I Havnespor kan saavel paa ret Linie som i Kurver med Radius ≥ 700 m anvendes en mindste Sporbredde paa 45 mm uden Tillæg for eventuel Sporudvidelse. I Havnespor med Radius < 700 m skal Sporrillebredden mindst være 60 mm. Bortset fra de ovenfor omhandlede Tillæg til Sporrillebredden for eventuel Sporudvidelse skal der ikke gives Tillæg til Maalene m og n i Kurver — jfr. nedenfor.

Fritrumsprofilernes Maal anvendes i en Plan vinkelret paa Sporets Midtlinie (Kurvetangent) med den vandrette Maalelinie rørende Skinnehovedernes Overflader. Ved Spor med Udvidelse skal Profilernes Akse lægges gennem det udvidede Spors Midte. I Kurver med Radius < 700 m skal samtlige Breddemaal, med Undtagelse af m og n — jfr. ovenfor — forøges som angivet i hosstaaende Tabel. Hvor særlig lille Sporudvidelse benyttes, kan Tabellens Breddeforøgelser dog eventuelt formindskes med særlig Tilladelse af Trafikministeren.

Ved Overgangen imellem Kurve og ret Linie eller imellem Kurver med forskellig Radius skal Fritrumsprofilernes Breddemaal varieres som vist paa hosstaaende Figurer, hvor b_1 er Fritrumsprofilbredden sva-

rende til en Kurve med Radius R_1 , b_2 Profilbredden svarende til en Kurve med Radius R_2 og $R_2 > R_1$.

Kurveradius m	Forøgelse e af samtlige Breddemaal (Afstande fra Spormidte til Profilgrænse)
	mm
∞ —700	0
699—400	10
399—300	40
299—250	70
249—200	100
199—150	160
149—100	280
99—90	310
89—80	360
79—70	420

Overgangen fra Profilbredderne b_1 til Bredderne b_2 skal forløbe jævnt paa den viste Længde. Dersom det retlinede Stykke imellem to adskilte Kurver er saa kort, at Begrænsningerne for det frie Rum kommer til at gribe ind i hinanden, er det overalt de yderste Begrænsningslinier, der er gældende.

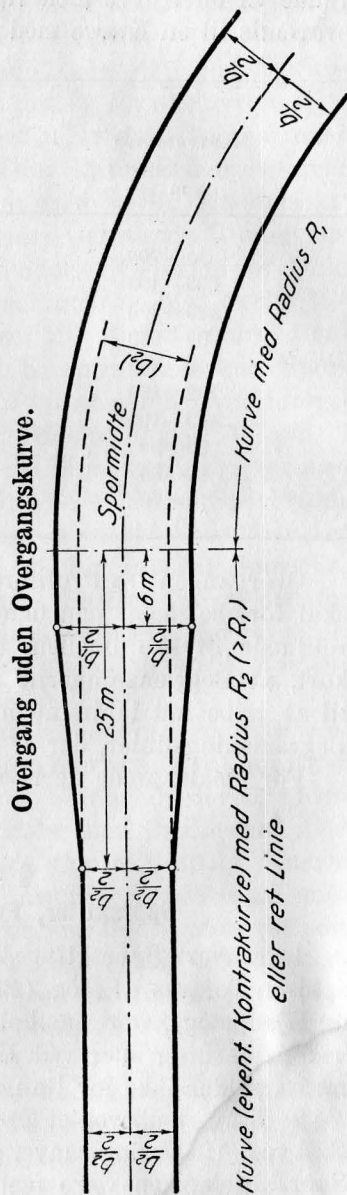
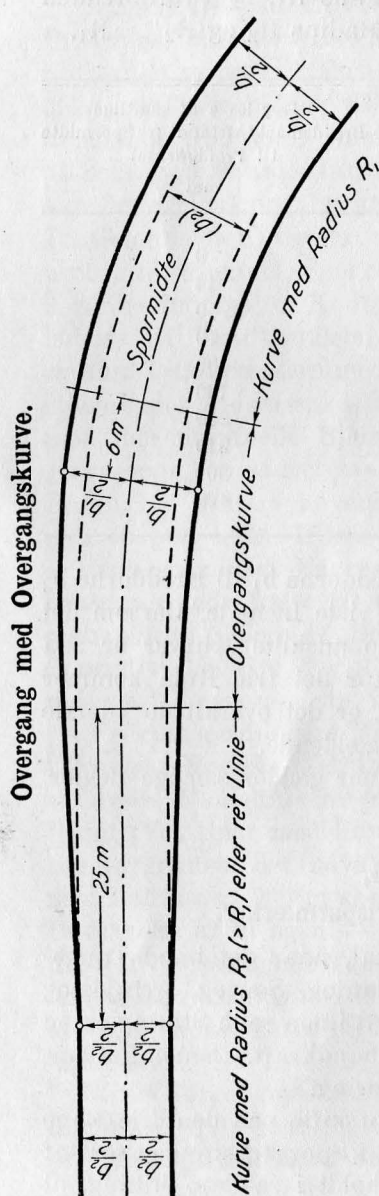
For smalsporede Jernbaner gælder særlige Regler.

§ 4.

Sporskifter, Frispormærker.

1. Ethvert Sporskifte skal, naar det imod Tunge-spidsen befares af Tog (Plantog, Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog), være fastholdt i den rette Stilling enten ved Aflaasning eller ved Haandkraft. Denne Bestemmelse gælder ikke for Ranginger.

2. Ethvert ubevogtet Sporskifte paa den frie Bane skal ved Aflaasning saavel af Sporskiftetungen som af Sporskiftetbukken være fastholdt i saadan Stilling, at



Togenes Vej er sikret. Hvor Forholdene maatte kræve det, kan yderligere Sikringsforanstaltninger paalægges efter Bestemmelse af Trafikministeren. •

3. For Sporskifter, der ligger i Stationers Hovedspor, skal være foreskrevet en bestemt Normalstilling. Som Hovedregel gælder, at Normalstillingen for Sporskifter mellem Hovedspor og Sidespor er Stillingen til Hovedspor.

4. Mellem sammenløbende Spor skal der anbringes Frispormærker. Disses Plads er for normalsporede Baner bestemt ved Skæringspunktet mellem 2 Linier, der er parallelle med Sporenes Midtlinier og beliggende i Afstanden f fra disse.

Afstanden f er:

For Hovedspor, Forbindelsesbaner og Sidespor til fri Bane 2000 mm + e
 For andre Sidespor og for Havnespor .. 1650 mm + e
 Tillægget e afhænger af den paagældende Sporkurves Radius og tages fra Tabellen i § 3.

§ 5.

Henstaaende Lokomotiver og Vogne m. m.

Henstaaende Damplokomotiver, Motorkøretøjer, Vogne m. m. skal være sikret mod utilsigtede Bevægelser. Damplokomotiver og de i Materiellet værende Dampkedler skal, naar de henstaar under Damp, være under Tilsyn. Dette Tilsyn kan dog undlades, naar Damplokomotiverne henholdsvis Dampkedlerne hen sættes med lukket Fyrdør og lukkede Askekaskeklapper, og Damptrykket ikke overstiger 6 kg/cm² henholdsvis 2 kg/cm², Risten kun er dækket af delvis udbrændte Gløder mellem Slaggerne, og Vandstanden i Kedlen er over normal Vandstand, saaledes at der under ingen Omstændigheder er Fare for, at Fyret kan blusse op og forvolde Skade paa Materiellet; endvidere skal der over Skorstenen være lagt en Plade med et Hul, hvis Diameter højst er 50 mm.

Ved Motorkøretøjer, der henstaar med igangsat Motor, skal altid opholde sig en med Køretøjets Betjening fortrolig Mand.

§ 6.

Drejeskiver, Skydebroer.

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

§ 7.

Eftersyn af Banen.

1. Banen skal i det mindste 3 Gange om Ugen med højst 2 Dages Mellemrum efterses omhyggeligt i hele sin Udstrækning. Ved denne Undersøgelse skal der gives særlig Agt paa, om Sporskiftnings- og Signalapparaterne er i tilbørlig Stand. Med Strækninger, hvis Tilstand kan give Anledning til Fare for Togene, skal der føres stadigt Tilsyn.

2. Paa Stationer, hvor Sporskifterne betjenes af Stationens Personale, skal samtlige Sporskifter i Hovedspor daglig underkastes et Eftersyn af den tjenestehavende Stationsbestyrer, der skal overbevise sig om, at Sporskifterne med tilhørende Signalindretninger er i tilbørlig Stand.

§ 8.

Banens Hegn.

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

§ 9.

Overkørsler og Overgange i Skinnehøjde.

1. Alle bevogtede Overkørsler og Overgange samt alle private Overkørsler og Overgange paa indhegnede Baner, hvor den største tilladte Kørehastighed overstiger 75 km i Timen, skal være forsynet med iøjne-

faldende Lukningsindretninger, saasom Led eller Bomme, Laager eller Drejekors. Under særlige Omstændigheder kan Kæder bruges til Afspærring af Overkørsler og Overgange.

2. Bomme for offentlige Overkørsler kan indrettes til at aabnes og lukkes ved Hjælp af mekaniske Træk, men skal, naar Afstanden til Betjeningsstedet er over 50 m, være forsynet med en Klokke, hvormed der ringes før Lukningen.

3. Ved ubevogtede offentlige Overkørsler anbringes overensstemmende med Bestemmelserne i Ministeriets Bekendtgørelse Nr. 120 af 16. Marts 1931 det deri omhandlede Krydsmærke. Indtil dette Krydsmærke er anbragt, skal der paa hver Side af Sporet og i passende Afstand fra dette — som Regel ikke nærmere end 25 m — paa en iøjnefaldende Plads være en Tavle, hvorpaa med mindst 15 cm høje Bogstaver er malet »Pas paa Toget«.

§ 10.

Betjening af offentlige Overkørsler i Skinnehøjde.

1. De med Lukningsindretninger forsynede offentlige Overkørsler skal, naar der ikke ventes Tog, være aabne for den offentlige Færdsel.

2. Led og Bomme for offentlige Overkørsler betjenes ved Banens Foranstaltning. Ledvogterne skal 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 Overkørslen, skal 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. Lukning af Led og Bomme kan i særlige Tilfælde undlades, naar Toget bringes til Standsning

foran Overkørslen og derefter køres forsigtigt over denne under Afgivelse af Lydsignaler.

Hjælpe- og Ambulancetog kan føres forbi uaflykkede Led og Bomme uden at bringes til Standsning, men der skal i saadanne Tilfælde gøres kraftig Brug af Lydsignaler.

3. Lukningsindretninger for offentlige Overkørsler skal efter Solnedgang, saa længe de er lukket, være forsynet med Lygter, der viser rødt Lys mod Vejen (Gaden). Lygternes Anordning fastsættes af Trafikministeren.

4. Bevogtede Overkørsler, der er anlagt for Fællesveje, som ikke stadig benyttes, kan med vedkommendes Samtykke holdes lukket i de Tidsrum, hvori de ikke benyttes; men de skal da holdes aflaaet.

§ 11.

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 Politianordningen for Privatbanerne.

§ 12.

Signaler paa den frie Bane.

1. Følgende Signaler skal kunne gives paa den frie Bane:

- »Kør« (»Banen er i Orden«),
- »Forsigtig« (»Kør langsomt«),
- »Stop« (»Fare«).

2. Krydsninger af Baner i Skinnehøjde udenfor Stationer skal i alle Retninger dækkes ved indbyrdes afhængige Signaler.

3. For Krydsninger med Mergelspor, Roespor og lignende Spor fastsættes Bestemmelser i hvert enkelt Tilfælde af Trafikministeren.

§ 13.

Elektriske Forbindelser.

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

§ 14.

Stationsnavne og Ure.

1. Paa enhver Station skal Stationsnavnet være tydeligt angivet paa et for det rejsende Publikum iøjnefaldende Sted.

2. Paa enhver betjent Station skal der findes i det mindste eet Ur, som er anbragt paa et for Publikum synligt Sted.

3. Togførere, Lokomotivførere (Motorførere) og Baneformænd skal i Tjeneste altid have et rigtig gaaende Ur paa sig.

§ 15.

Længdemærker.

Langs Banen skal der være anbragt Længdemærker.

II. Det rullende Materiel.

§ 16.

Materiellets Konstruktion og Tilstand.

1. Det rullende Materiel og alle faste Dele paa dette skal paa lige Spor i Midtstilling være indenfor Konstruktionsprofilen, og ved Passage gennem en Kurve med Radius 400 m skal det med maksimalt Udsving være indenfor den for nævnte Kurve gældende Spille-rumslinie.

Disse Bestemmelser skal være opfyldt, saavel naar Fjedrene er helt sammentrykket og Hjulringene maksimalt afdrejet som ved største tilladte Pufferhøjde.

Ved Passage gennem en Kurve med Radius 400 m maa Materiellet og alle faste Dele paa dette i begge de ovennævnte Tilfælde og med maksimalt Udsving ikke springe udenfor den for nævnte Kurve gældende Spillerumslinie. Konstruktionsprofiler samt Spillerumslinien for 400 m Kurveradius er vist paa hosstaaende Figurer, gældende for normalsporede Jernbaner, hvor Fritrumsprofil A (evt. B eller C) er gennemført. For smalsporede Jernbaner gælder særlige Regler.

2. Damplokomotiver, Tendere, Motorkøretøjer og Vogne skal holdes i en saadan Stand, at Kørslen uden Fare kan foregaa med den for det paagældende Materiel største tilladte Hastighed.

3. Trafikministeren afgør, i hvilket Omfang de i nærværende Reglement indeholdte Bestemmelser skal bringes til Anvendelse paa Traktorer m. v.

§ 17.

Hjul.

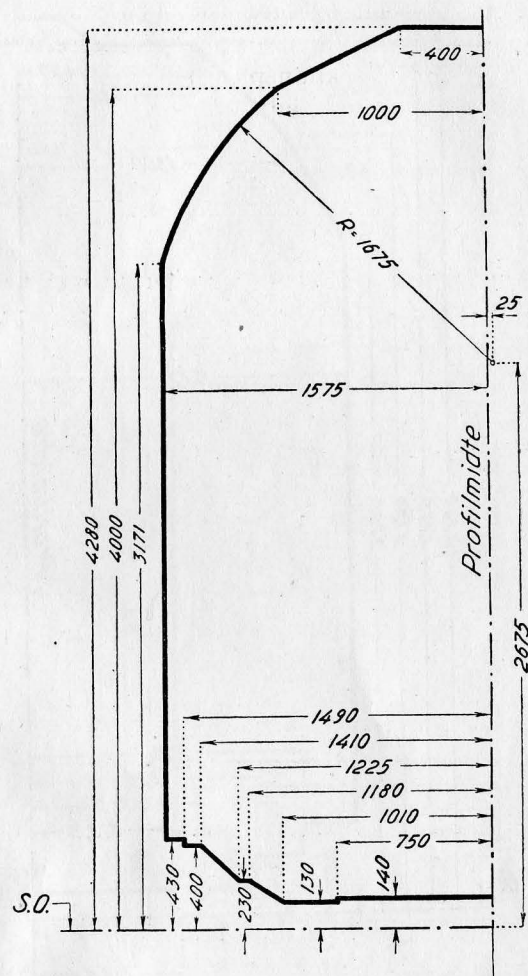
1. Alle Hjul paa Damplokomotiver, Tendere, Motorkøretøjer og Vogne skal have Sporkranse, hvis Højde over Løbekredsen ikke maa være mindre end 25 mm og ikke større end 36 mm for normalsporede og ikke mindre end 20 mm og ikke større end 30 mm for smalsporede Baner.

Et Hjulsæts 2 Løbekredse regnes at have en indbyrdes Afstand af 1500 mm for normalsporede og 1050 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.

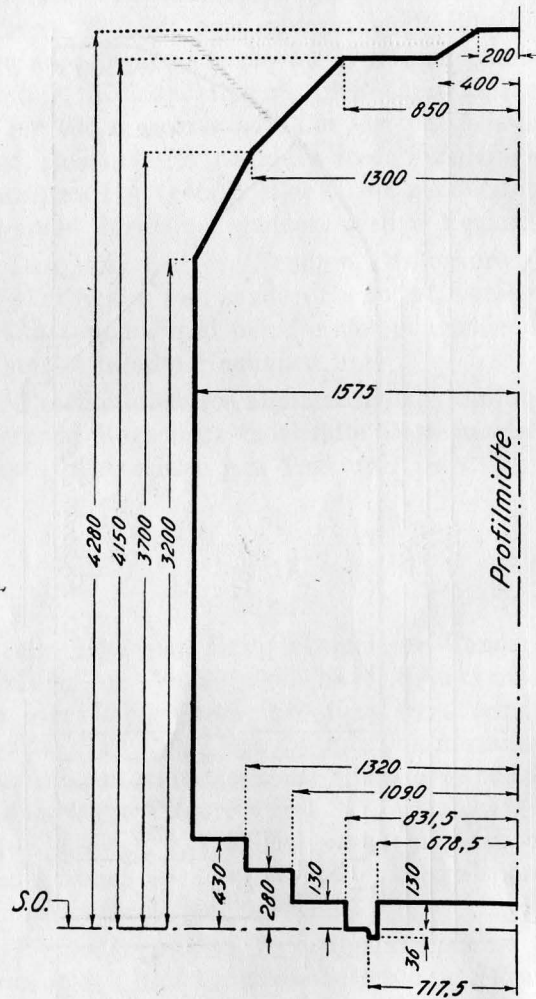
3. Hjulringenes Bredde skal være mindst 130 mm og højst 150 mm for normalsporede og mindst 110 mm og højst 130 mm for smalsporede Baner.

Konstruktionsprofil for Transitvogne.



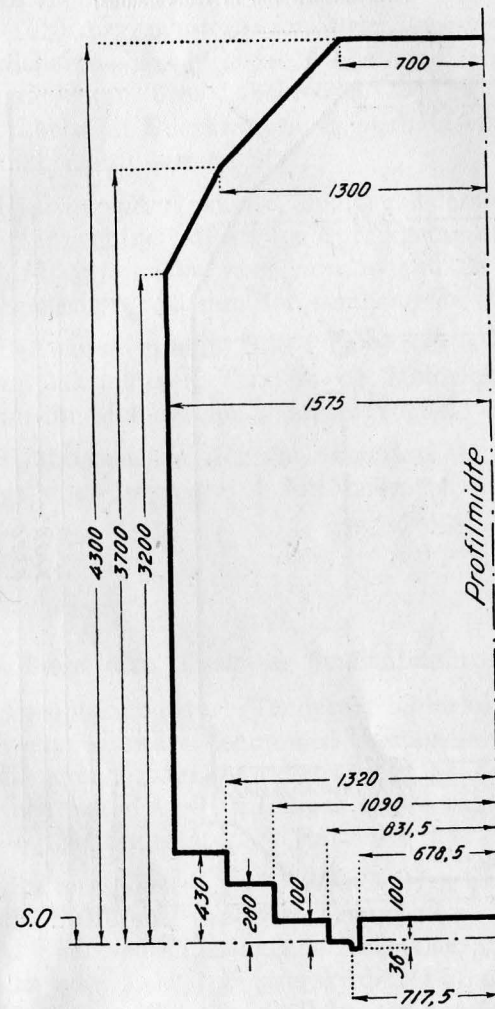
Maal i mm

Konstruktionsprofil for andre Vogne.



Maal i mm

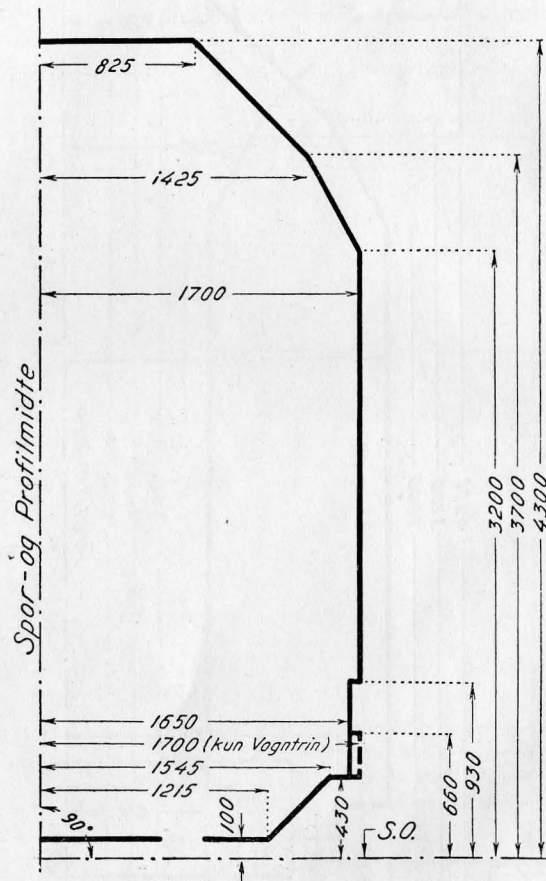
Konstruktionsprofil for Lokomotiver og Tendere.



Maal i mm

Spillerumslinie for Lokomotiver og Vogne

(svarende til 400 m Kurveradius)



Maal i mm

4. Afstanden mellem Sporkransenes Ydersider maa for normalsporede Baner højst være 1426 mm og mindst 1410 mm, maalt 10 mm over Løbekredsen, og for smalsporede Baner højst 990 mm og mindst 980 mm, maalt 8 mm over Løbekredsen. Den mindste tilladte Tykkelse af Sporkransen er henholdsvis 20 mm og 15 mm, maalt samme Sted.

5. Hjulringenes Tykkelse, maalt i Ydersiden med Fradrag af eventuel Ansats for Sprængring, maa efter sidste Afdrejning ikke være mindre end 25 mm for normalsporede og 20 mm for smalsporede Baner.

6. Det største tilladte Slid i Løbekredsen er 7 mm for Damplokomotiver, Tendere og Motorlokomotiver og 5 mm for Motórvogne og andre Vogne.

7. Hjulsættenes Aksler skal underkastes periodiske Eftersyn efter nærmere af Trafikministeren fastsatte Regler.

§ 18.

Bærefjedre, Træk- og Stødindretninger.

1. Damplokomotiver (Tendere), Motorlokomotiver, Motorvogne og andre Vogne med Undtagelse af Vogne, der udelukkende benyttes i Arbejdstog, skal være forsynet med Bærefjedre og i begge Ender med elastiske Træk- og Stødindretninger (Puffere).

2. Pufferhøjden, d. v. s. Afstanden fra Skinneoverkant til Pufferens vandrette Længdeakse, maa paa vandret Spor ved stillestaaende Køretøjer, saavel med Last som uden Last, ikke overskride 1065 mm, og selv med det største Slid paa de Dele, der har Indflydelse paa Pufferhøjden, ikke være mindre end 940 mm for Køretøjer uden Overgangsbroer og 980 mm for Køretøjer med Overgangsbroer.

Disse Maal gælder ikke for smalsporede Baner.

§ 19.

Koblinger.

1. Damplokomotiver (Tendere), Motorlokomotiver, Motorvogne og andre Vogne skal kunne sammenkobles paa dobbelt Maade og saaledes, at Sikkerhedskoblingen, hvis denne er paahængt, træder i Virksomhed, naar Hovedkoblingen brydes.

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

§ 20.

Bremser.

Damplokomotiver, Tendere, Motorlokomotiver, Motorvogne og det fornødne Antal Vogne skal være forsynet med Bremse.

§ 21.

Damplokomotivernes Indretning.

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

2. Lokomotiverne skal være udstyret med:

- a. 2 af hinanden uafhængige, kraftigt virkende Bremsere, der dog kan have fælles Bremsetøj. Lokomotiver, der udelukkende benyttes til Rangement, behøver kun at være udstyret med 1 Bremse.
- b. 2 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 Kørslen.

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

- c. 2 af hinanden uafhængige Vandstandsglas med Afspærrings- og Gennemblæsningshaner.
- d. En Prop i Fyrkassens Loft, udstøbt med en Metallegering, der kan flyde ud og lade Dampen træde ind i Fyrkassen, naar Fyrkasseloftet blottes for Vand.
- e. En Trykmaaler, paa hvilken den højeste tilladte Dampspænding er angivet paa en iøjnefaldende Maade.
- f. En Indretning til Anbringelse af en Kontrolmanometerhane.
- g. 2 Sikkerhedsventiler, som er indrettet saaledes, at de aabner sig ved den højeste tilladte Dampspænding og kan udblæse saa megen Damp, at Kedeltrykket i intet Tilfælde overskrider den fastsatte højeste Dampspænding med mere end 10 %.
- h. En Udblæsningshane.
- i. En Dampfløjte.
- j. Banerømmere eller Kofangere for begge Kørselretninger.
- k. En med Klap forsynet Askekasse.
- l. En Gnistfanger til at modvirke Udkastning af Gløder gennem Skorstenen.
- m. Angivelse af:
Lokomotivets Fabrikant, Fabrikationsaar, Fabrikationsnummer, Ejendomsmærke og Løbenummer.
Endvidere i Førerhuset:
Den højeste Dampspænding i Kedlen, som er fastsat efter Udfaldet af den sidste Kedelprøve (jfr. § 22).
Lokomotivets største tilladte Hastighed (jfr. Pkt. 1).
Dato og Aarstal for Prøvekørslen efter sidste Kedelprøve.
- n. Et direkte paa Kedlen anbragt Metalmærke, der angiver Beliggenheden af laveste tilladte Vand-

stand, som er 100 mm over Fyrkassens vandrette Overflade, samt en iøjnefaldende Angivelse af denne Overflade.

- o. En direkte paa Kedlen anbragt Metalplade med Angivelse af Kedlens Fabrikant, Fabrikationsaar og Fabrikationsnummer.

For enmandsbetjente Lokomotiver til Strækningskørsel fastsættes yderligere følgende særlige Bestemmelser:

- p. Den ene af de i Punkt a. omhandlede Bremsere skal være en automatisk virkende Luftbremse, der kan sættes i Forbindelse med en tilsvarende gennemgaaende Bremse i Togstammen.
- q. Dampregulatoren, Fløjten og den automatisk virkende Luftbremse skal kunne betjenes fra begge Førerhusets Sider.
- r. Der skal være bekvem Adgang fra Togstammen til Lokomotivet.
- s. Der skal fra begge Sider i Førerhuset være god Udsigt over Sporet.

I øvrigt skal enmandsbetjente Lokomotiver godkendes til saadan Anvendelse af Trafikministeren.

§ 22.

Prøver og Eftersyn af Damplokomotiver og Tendere.

1. Nye Lokomotiver og Tendere samt Lokomotiver, som er blevet forsynet med ny Kedel, maa først sættes i Drift efter at være underkastet et grundigt Eftersyn af alle Dele samt en Trykprøve af Kedlen og ved en foretaget Prøvekørsel befundet i betryggende Stand.
- 2a. Efter en i Forbindelse med indvendigt og udvendigt Kedeleftersyn foretagen Istandsættelse af Kedlen trykprøves denne, og inden 6 Maaneder efter Trykprøven foretages en Prøvekørsel. Forinden

Prøvekørslen er foretaget, maa Lokomotivet ikke sættes i Drift. Ligeledes foretages en Trykprøve efter andre større Reparationer af Kedlen.

Under Trykprøven, som skal foretages med Vand, skal Kedelbeklædningen være aftaget og Kedlen helt fyldt med Vand, og Prøvetrykket, som skal tilvejebringes ved en Haandpumpe, skal overstige den højeste tilladte Dampspænding med 5 kg pr. cm².

Saafremt Lokomotivet ikke ønskes sat i Drift straks efter Prøvekørslen, kan det hensættes med udtørret Kedel efter derom af Trafikministeren fastsatte særlige Regler i indtil 3 Aar, regnet fra Prøvekørselsdagen. Har Kedlen været udtørret i 2 Aar eller mere, regnet fra Prøvekørselsdagen, skal den forinden Ibrugtagning underkastes en ny Trykprøve med et Tryk, der overstiger den højeste tilladte Dampspænding med 5 kg pr. cm², men Kedelbeklædningen behøver ikke i dette Tilfælde at være aftaget.

Saafremt Udtørring ikke har været foretaget, regnes Lokomotivet sat i Drift Dagen for Prøvekørslen, og saafremt Udtørring har været foretaget, regnes det sat i Drift Dagen for Udtørringsperiodens Ophør.

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

- b. Efter 900 Opfyrringsdage eller senest 5 Aar (ved nye Kedler 6 Aar) efter, at Lokomotivet er sat i Drift efter det under Pkt. 2 a henholdsvis Pkt. 1 omtalte Kedeleftersyn, hensættes det til Reparation og Trykprøve af Kedel med paafølgende Prøvekørsel inden 6 Maaneder efter Trykprøven. Som Opfyrringsdag medregnes enhver Dag, hvor der har været Ild paa Risten. Lokomotivet regnes sat i Drift Dagen for Prøvekørslen.

c. Senest 3 Aar efter den under Pkt. 2 b omtalte Prøvekørsel, dog senest $8\frac{1}{2}$ Aar (for ny Lokomotivkedel 9 Aar) efter, at Lokomotivet er sat i Drift efter det under Pkt. 2 a henholdsvis Pkt. 1 omtalte Kedeleftersyn, hensættes det til Reparation og indvendigt og udvendigt Kedeleftersyn, hvorunder Kedelbeklædningen skal være aftaget, Kedelrørene udtaget og Kedlen rensed for Sten.

3. Trykmaalere og Sikkerhedsventiler skal jævnlig og efter hver Trykprøve underkastes Prøve med et Kontrolmanometer, der fra Tid til anden skal justeres.

4. De i denne Paragraf omhandlede Eftersyn og Prøver af Kedler og dermed i Forbindelse staaende Prøver af Trykmaalere og Sikkerhedsventiler foretages i Overværelse af en af Banens Maskinpersonale og under Ansvar af en af Jernbanebestyrelsen med Samtykke af Trafikministeren antaget maskinteknisk Tilsynsførende, der desuden har Pligt til jævnlig at overbevise sig om, at Kedlerne i Drift holdes i god Vedlighedsstand.

5. Om Tidspunkterne for de foretagne Eftersyn, Trykprøver, Prøvekørsler og Udtøringer føres en Protokol, hvori den Tilsynsførende desuden indfører Oplysninger om hvilke Kedelreparationer, der udføres i Forbindelse med Eftersynet, og om saadanne Tæringer o. a., der kan have Interesse ved Bedømmelse af Kedlens Tilstand. Endvidere indføres i Protokollen Oplysninger om Tidspunktet for og Resultatet af Eftersyn af Kedler i Drift.

6. De i det rullende Materiel værende Dampkedler til Togopvarmning underkastes hvert 4. Aar et grundigt Eftersyn med Kedelbeklædning, Dæksler m. v. aftaget og med paafølgende kold Trykprøve af Kedlen.

Trykprøven foretages med et Tryk af $\frac{5}{8}$ af Arbejdsstrykket, saafremt dette ikke overstiger 7,5 kg pr. cm^2 . I andre Tilfælde med 5 kg. pr. cm^2 over Arbejds-

trykket. Ligeledes foretages en Trykprøve efter større Reparationer af Kedler.

7. For de med Trykluftbremser udstyrede Lokomotiver foretages ved hver Trykprøve af Kedlen — dog mindst hvert 2. Aar — Prøve af Styreventilerne paa dertil af Trafikministeren godkendte Prøvestande.

§ 23.

Motorlokomotivernes og Motorvognenes Indretning.

1. For hvert enkelt af disse Køretøjer skal fastsættes en Hastighed, som af Hensyn til Konstruktionen ikke maa overskrides.

2. Motorkøretøjer skal være udstyret med:

- a. 2 af hinanden uafhængige, kraftigt virkende Bremsere, som dog kan have fælles Bremsetøj, og af hvilke den ene skal være en automatisk virkende Luftbremse, der kan sættes i Forbindelse med en tilsvarende gennemgaaende Bremse i Togstammen.
- b. 2 af hinanden uafhængige Lydsignalapparater af passende Styrke og af saadan Konstruktion, at Signaler kan afgives, ogsaa naar Motoren staar stille eller er frakoblet.

Lydsignalerne skal kunne afgives fra Førerpladserne.

Motorvogne, der kun har een Førerplads, skal være forsynet med et Signalanlæg til Brug ved Baglænskørsel.

- c. Banerømmere eller Kofangere for begge Kørselsretninger.
- d. Hastighedsmaalere paa Førerpladserne.
- e. En Anordning, som standser Motoren og sætter den automatiske Bremse i Virksomhed, samt, hvis der anvendes elektrisk Kraftoverføring, tillige gør

Banemotorerne strømløse, saafremt Føreren under Kørslen slipper Betjeningshaandtaget eller en Pedal i Førerrummet (Dødmansanordning).

Det er tilladt at indrette Dødmansanordningen saaledes, at den kun træder i Virksomhed, naar Køretøjets Hastighed overstiger 15 à 20 km i Timen.

f. I hver Motorvogn:

Mindst 2 tydeligt kendetegnede og let tilgængelige Nødbremsegreb, hvormed den automatiske Bremse kan sættes i Virksomhed og Køretøjets Motor (Motorer) standses, eller, hvis der anvendes elektrisk Kraftoverføring, Banemotorerne gøres strømløse. For Motorvogne med kun een Passagerafdeling er dog 1 Nødbremsegreb tilstrækkeligt.

I hvert Post- eller Pakrum:

En Nødbremsehane eller Nødbremseventil, hvormed den automatiske Bremse kan sættes i Virksomhed.

g. Ildslukningsapparater i et til Køretøjets Størrelse og Indretning svarende Antal.

h. Angivelse af:

Fabrikant, Fabrikationsaar og Fabrikationsnummer, Ejendomsmærke og Løbenummer.

Dato og Aarstal for Prøvekørslen efter sidste Eftersyn.

Den tjenestefærdige Vægt med fuld Beholdning af Brændselolie, Kølevand, Værktøj m. m.

Akselafstanden.

Endvidere i Førerrum:

Den for Køretøjet største tilladte Hastighed.

I Postrum og Rejsegodsrum:

Den største tilladte Last.

Paa Motorlokomotiver og Motorvogne angives Vognvægt og, saafremt de er tryklufftbremse, til-

lige Bremsevægt. For Motorlokomotiver ansættes Bremsevægten til 75 % af den beregnede Bremsevægt.

3. I øvrigt gælder Ordensreglementets Bestemmelser for Indretning af Lokomotiver og Vogne i det Omfang, hvori de kan finde Anvendelse paa Motorkøretøjer.

§ 24.

Prøver og Eftersyn af Motorlokomotiver og Motorvogne.

1. Nye Motorlokomotiver og Motorvogne maa først sættes i Drift efter at være underkastet et Eftersyn og en Prøve af en af Jernbanestyrelsen med Samtykke af Trafikministeren antaget maskinteknisk uddannet Mand og befundet i betryggende Stand.

2. De omhandlede Køretøjer skal med passende Mellemrum underkastes et grundigt Eftersyn, ved hvilket Hjulsæt, Aksellejer og Bærefjedre skal fjernes og undersøges særskilt. Eftersynet skal afsluttes med en Prøvekørsel.

Dette Eftersyn skal finde Sted med højst 3 Aars Mellemrum, og senest hver Gang Køretøjet har løbet:

For Motorlokomotiver 100.000 km.

For Motorvogne 80.000 km.

Saafremt Køretøjerne i Mellemrummene mellem Eftersynene faar et uroligt Løb, skal de straks udsættes af Drift og underkastes et Eftersyn.

3. For de med Tryklufftbremser udstyrede Motorlokomotiver og Motorvogne foretages ved hver Revision — dog mindst hvert 2. Aar — Prøve af Styreventilerne paa dertil af Trafikministeren godkendte Prøvestande.

§ 25.

Vognenes Indretning.

1. Paa hver Vogn skal findes angivet:
Ejendomsmærke.
Løbenummer.
Egenvægt med Aksler og Hjul, men uden løse Udrustningsgenstande.
Tidspunktet for sidste Eftersyn.
Akselafstanden.
Paa Person-, Post- og Rejsegodsvogne angives Vognvægt og, saafremt de er trykluftbremsede, tilige Bremsvægt. Paa trykluftbremsede Godsvogne angives Bremsvægt.
2. Paa Gods- og Rejsegodsvogne skal angives den Last, hvortil de er bestemt (jfr. § 33, 2).
3. 1. og 2. Klasses Personvogne skal være forsynet med tydelig Klassebetegnelse.
4. Udadgaaende Døre paa Personvognenes Længdesider skal være forsynet med 2 af hinanden uafhængige Lukkeindretninger eller med en enkelt særlig Sikkerhedslaas af en af Trafikministeren godkendt Konstruktion. Disse Lukkeindretninger skal kunne aabnes af de rejsende. Personvognenes Yderdøre skal kunne aflaaes, saaledes at de rejsende ikke selv kan aabne dem.
5. Ved Kupévogndørenes Inderkant skal der være en Indretning til at forhindre, at de rejsendes Fingre kommer i Klemme.
6. I Personvogne, der har en større udvendig Kassebredde end 2900 mm for normalsporede og 2100 mm for smalsporede Baner, skal der ved alle Sidevinduer, som kan aabnes, enten være Indretninger, der forhindrer de rejsende i at læne sig ud, eller være opslaaet Advarsler herimod.
7. Personvognene skal være indrettet til at belyses indvendigt og, for saa vidt de benyttes i Vinterhalvaaret, tillige til at opvarmes.

8. Personvogne, der benyttes i Tog med større Hastighed end 60 km i Timen, skal være forsynet med Nødbremsetræk (jfr. § 35, 2.).

§ 26.

Vognenes Eftersyn.

1. Nye Vogne maa først sættes i Drift efter at være underkastet et Eftersyn af en af Jernbanestyrelsen med Samtykke af Trafikministeren antaget maskinteknisk uddannet Mand og befundet i betryggende Stand.

2. Vognene skal med passende Mellemrum underkastes et grundigt Eftersyn, ved hvilket Hjulsæt, Aksellejer og Bærefjedre skal fjernes og undersøges særskilt. Dette Eftersyn skal finde Sted med højst 3 Aars Mellemrum, for Person-, Post- og Rejsegodsvogne dog senest hver Gang Vognene har løbet:

65.000 km for Vogne med Glidelejer,

70.000 km for Vogne med Rullelejer.

For Godsvogne kan Mellemrummet mellem 2 Eftersyn udvides, dog til højst 4 Aar.

3. For de med Trykluftbremser udstyrede Vogne foretages ved hver Revision Prøve af Styreventilerne paa dertil af Trafikministeren godkendte Prøvestande.

III. Togenes Sammensætning og Gang.

§ 27.

Togenes Størrelse.

1. Intet Tog maa bestaa af flere end 140 Vognaksler.

Personførende Tog (de i den offentliggjorte Køreplan opførte Tog og de til Personbefordring anmeldte

Særtog), hvis største Hastighed er 75 km i Timen eller derover, maa ikke indeholde flere end 60 Vognaksler, hvilket Antal dog kan forhøjes til 80 Vognaksler, naar Toget bremses ved den langsomtvirkende Trykluftbremse (G-Bremsen).

Personførende Tog, hvis største Hastighed er under 75 km i Timen, maa ikke indeholde flere end 120 Vognaksler, hvilket Antal dog kan forhøjes til 140 Vognaksler, naar Toget bremses ved den langsomtvirkende Tryklufbremse (G-Bremsen).

2. Et Togs Togvægt maa ikke overskride 800 Tons, dog maa et g-bremset Tog, saafremt mindst $\frac{3}{4}$ af den foreskrevne Bremsevægt (jfr. § 30) hidrører fra Trykluftbremsen, have en Togvægt paa indtil 1000 Tons.

3. Enkeltkørende Damplokomotiver, Motorlokomotiver og Motorvogne betragtes som Tog.

§ 28.

Lokomotivernes og Motorvognenes Plads i Togene.

1 a. Lokomotiver og Motorvogne med arbejdende Motorer maa under Kørsel paa den fri Bane i Reglen kun sættes forrest i Togene, men de kan dog indsættes andetsteds i Toget, naar dette har en automatisk virkende, gennemgaaende Bremseindretning, og naar Manøvreringen foretages fra en Førerplads i Togets Forende.

b. Det er tilladt at fremføre Motortog med arbejdende Motor i flere Køretøjer, naar hele Toget er forsynet med en automatisk virkende, gennemgaaende Bremseindretning, der lader sig betjene fra det forrest i Toget anbragte Motorkøretøj, hvis Fører ved Signaler eller paa anden Maade skal kunne dirigere Motorerne ogsaa i de andre Køretøjer.

2. Det er tilladt at lade et Lokomotiv eller en Motorvogn skyde bag paa Toget, saafremt det er nødvendigt for at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Toget i Gang. I saa Fald skal dette være meddelt Togpersonalet samt Føreren paa det trækkende Lokomotiv (Motorvogn).

3. Arbejdstog samt Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre, kan skydes frem, 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 Signal til Lokomotiv- eller Motorføreren.

§ 29.

Snepløve.

Snepløve paa egne Hjul maa kun kobles foran Lokomotiver for Tog, der særlig er bestemt til Snerydning.

§ 30.

Bremser i Togene.

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

I ethvert Tog skal findes mindst saa mange betjente Bremses, at der

i trykluftbremsede Tog kan bremses den i nedenstaaende Bremsetavler I, II, III og IV angivne Procentdel af Togvægten,

i vakuumbremsede og skruebremsede Tog kan bremses den i nedenstaaende Bremsetavler V og VI angivne Del af Togets Aksler,

jfr. dog § 31, Pkt. 5.

BREMSSTAVLE II.

Bremsetavle for Tog af Bremsegruppe M,

d. v. s. s-bremsede Tog og p-bremsede Tog, der fremføres af Motorlokomotiv eller Motorvogn:

Fald-tal	Med største tilladte Hastighed km/T													
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
0	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	19	23	28	33
1	6	6	6	6	6	7	9	11	14	17	20	24	29	34
2	6	6	6	6	6	8	10	12	15	18	22	26	30	35
3	6	6	6	6	7	9	11	13	16	19	23	27	31	36
4	6	6	6	6	8	10	12	14	17	20	24	28	33	38
5	6	6	6	7	9	11	13	15	18	21	25	29	34	39
6	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	26	30	35	40
7	6	6	8	9	11	13	15	17	20	24	28	32	36	42
8	6	7	9	10	12	13	16	18	21	25	29	33	38	43
10	6	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	35	40	45
12	10	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	38	43	48
14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	50
16	13	15	16	17	19	21	23	28	30	34	38	43	48	53
18	15	16	17	19	20	23	25	29	32	36	41	45	50	55

BREMSSTAVLE III.

Bremsetavle for Tog af Bremsegruppe G,

d. v. s. g-bremsede Tog:

Fald-tal	Med største tilladte Hastighed km/T													
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
0	6	6	6	6	6	6	6	8	11	14	18	23	29	36
1	6	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	24	30	38
2	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	21	26	32	39
3	6	6	6	6	6	7	9	11	14	18	22	27	34	41
4	6	6	6	6	6	8	10	12	15	19	23	29	35	43
5	6	6	6	6	7	9	11	13	16	20	25	30	37	45
6	6	6	6	6	8	10	12	14	17	21	26	32	39	47
7	6	6	6	7	9	11	13	15	18	22	27	33	40	48
8	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	29	35	42	50
10	6	7	8	10	11	13	15	18	21	26	31	38	45	53
12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	42	50	59
14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45	55	64
16	12	13	14	15	17	20	23	26	30	35	40	49	59	70
18	13	14	15	17	18	22	25	29	33	38	43	53	64	75

Bremsetavlen gælder ikke for Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver.

BREMSETAVLE IV.

Bremsetavle for Tog, der fremføres af enmandsbetjente
Damplokomotiver:

Faldtal	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er				
	15 km	30 km	40 km	50 km	60 km
	er Bremseprocenten				
0	10	10	15	20	30
6	10	10	15	20	30
10	10	15	20	30	40
14	15	20	25	35	50
16	20	25	30	45	—

Ved Beregning af Bremsevægten i trykluffrem-
sede Tog iagttages følgende:

- For Kørehastigheder og Fald, der ligger imellem de i Tavlen angivne, gælder altid den for den nærmest større Hastighed eller det nærmest stærkere Fald foreskrevne Bremseprocent.
- Paa Stigninger maa Bremsevægten ikke være mindre end den, der er foreskrevet for paagældende Tog paa vandrette Strækninger, og ikke mindre end den, der er foreskrevet for Tog i modsat Køreretning med en Hastighed af 15 km i Timen.
- Bremsevægten bestemmes efter Faldtallet, d. v. s. det stærkeste, paa vedkommende Banestykke forekommende Fald mellem 2 Punkter med 1 km Afstand (500 m for Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver).

B. For vakuum- og skruebremsede Tog.

BREMSETAVLE V.

Paa Fald og Stigninger over 1 km., som ikke er stærkere end:	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er:								
	25 km	30 km	40 km	45 km	50 km	60 km	70 km	75 km	80 km
5,0 ‰	1/12	1/12	1/10	1/8	1/6	1/5	1/4	1/3	3/8
5,7 -	1/12	1/12	1/9	1/8	1/6	1/5	1/3	3/8	5/12
6,7 -	1/12	1/10	1/8	1/7	1/6	1/5	1/3	5/12	5/12
10,0 -	1/10	1/9	1/7	1/6	1/5	1/4	1/3	5/12	1/2
12,5 -	1/8	1/7	1/6	1/5	1/4	1/4	1/3	5/12	1/2
14,3 -	1/7	1/6	1/5	1/3	1/3	1/2	3/5	—	—
16,7 -	1/6	1/5	1/3	2/5	1/2	3/5	—	—	—
20,0 -	1/5	1/4	2/5	1/2	3/5	2/3	—	—	—

Bremsetavlen gælder ikke for Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver.

BREMSETAVLE VI.

Bremsetavle for Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver:

Paa Fald og Stigninger over 500 m, som ikke er stærkere end:	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er:			
	30 km	40 km	50 km	60 km
6,7 ‰	1/10	1/5	3/10	2/5
10,0 -	1/5	1/3	4/9	4/7
14,3 -	1/4	2/5	4/7	5/6
16,7 -	3/10	4/9	2/3	—

Ved Beregningen af Tallet paa bremsede Aksler i vakuumbremsede og skruebremsede Tog iagttages følgende:

- a. For Kørehastighed og Fald (Stigninger), som ligger imellem de i Tavlen angivne, gælder altid det for den nærmest større Hastighed eller det nærmest stærkere Fald (Stigning) foreskrevne Bremsetal.
- b. Tallet paa bremsede Aksler bestemmes efter det stærkeste, paa vedkommende Banestykke forekommende Fald (Stigning), som er over 1 km (500 m for Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver). Kortere Fald (Stigning) henføres under det i Tavlen angivne, nærmest svagere Fald (Stigning).
- c. Saavel ved Optælling af Aksler efter nærværende Paragraf som ved Fastsættelse af det nødvendige Antal bremsede Aksler regnes hver Aksel i en tom Godsvogn for en halv Aksel. Motorlokomotivers, Motorvognes, Person-, Post- og Rejsegodsvognes Aksler regnes altid for hele Aksler. En ved Beregningen af Tallet paa bremsede Aksler fremkommet Brøk skål altid forhøjes til 1.

§ 31.

Bremsernes Fordeling og Betjening.

1. De Bremsere, der skal betjenes, skal saa vidt muligt være ligeligt fordelt i Toget, og de tungeste Bremsevogne skal fortrinsvis betjenes.
2. Alle Tog, hvis største tilladte Hastighed er mere end 60 km i Timen, skal være forsynet med Luftbremse.
3. Bag den bageste betjente Bremse (Slutbremsen) kan medføres ikke-bremsede Vogne saaledes:

Naar Togets største tilladte Hastighed er:	Højeste Antal Aksler efter Slutbremsen	Disse Akslers samlede Vægt maa ikke overskride
indtil 45 km i Timen	14	100 ts
50—60 - - -	8	80 -
65—80 - - -	6	60 -

4. I Hjælpetog kan de foran anførte Bestemmelser fraviges.

5. Tog, som ikke medfører rejsende, og som er betjent af een Lokomotivfører (Motorfører) og for Damplokomotivers Vedkommende desuden af en Medhjælper, er det tilladt at fremføre med indtil 12 Vognaksler uden anden Bremsebetjening end Lokomotivets (Motorvognens) paa Betingelse af, at Lokomotivet (Motorvognen) er forsynet med Luftbremse eller Dampbremse, og de ubremsede Vognes Bruttovægt højst andrager den nedenfor angivne Procent af Lokomotivets (Motorvognens) Tjenestevægt, samt at Lokomotivets (Motorvognens) Afbremsningsprocent er mindst 30, og Kørslen sker paa Strækninger med ikke over 12,5 ‰ Fald, eller at Lokomotivets (Motorvognens) Afbremsningsprocent er mindst 27, og Kørslen sker paa Strækninger med ikke over 10 ‰ Fald:

Største tilladte Hastighed	Største tilladte Vægt af Togets Vogndel i pCt. af Lokomotivets (Motorvognens) Tjenestevægt
20 km i Timen	160
30 " " "	85
40 " " "	55
50 " " "	35
60 " " "	20

6. For personførende Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver, gælder følgende Bestemmelser:

Togets personførende Vogndel skal være forsynet med en automatisk virkende, gennemgaaende Bremseindretning, der er sat i Forbindelse med Lokomotivets Luftbremse.

Den automatisk virkende Bremse skal kunne sættes i Virksomhed saavel fra Lokomotivet som fra enhver Vogn, hvori Passagerer eller Medhjælper opholder sig.

Det samlede Antal Aksler i Togets Vogndel og Vægten heraf maa højst være:

Naar Togets største tilladte Hastighed er:	Største tilladte Antal Aksler	Største tilladte Vægt af Togets Vogndel
indtil 40 km i Timen	18	125 ts
41—50 „ „ „	12	80 „
51—60 „ „ „	8	55 „

Bag den luftbremsede Togdel er det tilladt at medføre følgende Antal ubremsede Aksler:

Naar Togets største tilladte Hastighed er:	Største tilladte Antal Aksler	Største tilladte Vægt af denne Togdel
indtil 40 km i Timen	6	40 ts
41—50 „ „ „	4	25 „
51—60 „ „ „	2	14 „

7. Efter den bageste betjente Bremse i et Tog maa der ikke befordres Vogne med rejsende.

§ 32.

Beskyttelsesvogne.

I ethvert til Personbefordring bestemt Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 70 km i Timen, og hvis Togvægt overskrider 200 ts, skal den forreste Vogn eller en Del af denne holdes ubesat af rejsende som Beskyttelsesrum som nedenfor angivet:

For saa vidt Togvægten udgør:	
201—500 ts	over 500 ts

skal Beskyttelsesrummet udgøre:

en halv 2- eller 3-akslet Vogn eller 2 Vognafdelinger af en 4-akslet Vogn	en hel 2- eller 3-akslet Vogn eller 3 Vognafdelinger af en 4-akslet Vogn
--	---

En 2-akslet Kupévogn, der løber som forreste Vogn i Toget, maa uanset Togets Hastighed ikke benyttes til Befordring af rejsende, naar Togvægten overstiger 250 ts.

Forperron, Midterperron, Toiletrum, Motorfører-rum, Kedelrum, Akkumulatorrum, Bremsekupé eller lignende regnes som en Vognafdeling.

Disse Regler gælder ikke for elektrisk drevne Tog i ren elektrisk Drift.

§ 33.

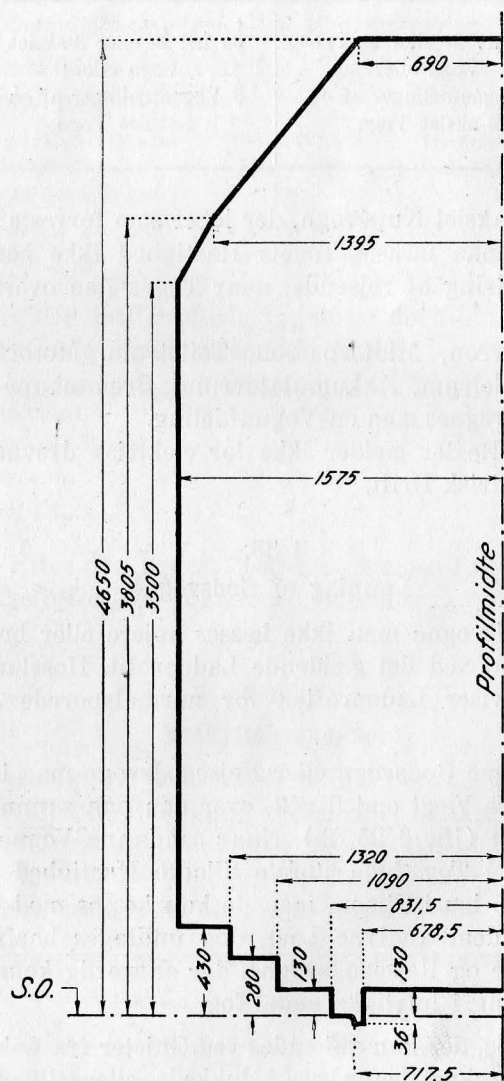
Læsning af Godsvogne.

1. Godsvogne maa ikke læsses højere eller bredere end fastsat ved det gældende Ladeprofil. Hosstaaende Tegning viser Ladeprofilet for normalsporede Jernbaner.

2. Ingen Godsvogn eller Rejsegodsvogn maa læsses med større Vægt end 5 pCt. over den paa samme angivne Last (jfr. § 25, 2.). Naar saadanne Vogne skal indsættes i Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km i Timen, maa de kun læsses med $\frac{2}{3}$ af den paa dem angivne Last, dog undtages herfra de Godsvogne og Rejsegodsvogne, der er særlig konstrueret til Brug i hurtigkørende Tog.

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

Ladeprofil.



Maal i mm.

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

§ 34.

Signaler paa Togene.

1. Alle Tog skal under Kørslen være forsynet med Signaler, nemlig om Dagen med Signaler, der betegner Togets Bagende (Slutsignal), og i Mørke med Signaler, der betegner saavel Togets For- som Bagende.

Slutsignalet paa Togene skal i Mørke lyse saavel forud som bagud. Enkeltkørende Lokomotiver og Motorvogne behøver dog intet Slutsignal om Dagen og i Mørke kun et bagud lysende Slutsignal.

2. Mindre Køretøjer, som Dræsiner og Troljer, skal være forsynet med Lyssignaler, naar de i Mørke kører over Strækningen eller holder paa Togvej.

§ 35.

Signaler fra Togpersonalet og de rejsende.

1. Togpersonalet skal være udrustet med Midler til at give Signaler til Lokomotivføreren (Motorføreren).

2. Alle personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km i Timen, skal være forsynet med en Indretning, ved Hjælp af hvilken de rejsende og Togpersonalet kan sætte Bremsene i Virksomhed.

§ 36.

Medførelse af Redskaber.

Ethvert Tog skal medføre saadant Værktøj, at min-

dre Beskædigelser, der maatte opstaa under Kørslen, hurtigst muligt kan afhjælpes.

§ 37.

Lokomotivernes og Motorvognenes Betjening og Førelse.

1. Lokomotiver og Motorvogne skal under deres Bevægelse paa Banen være betjent af en Fører, der er ansvarlig for Lokomotivets (Motorvognens) Førelse og Sikkerhed.

2. Damplokomotiver skal foruden af Føreren være betjent af en Medhjælper for denne. Saafremt Lokomotivet er indrettet til Enmandsbetjening (jfr. § 21), og Toget fremføres efter de nedennævnte Regler, kan Medhjælperen under Kørslen tillige gøre Tjeneste som Togbetjent:

Medhjælperen skal, saa snart Billetteringen er endt, tage Plads i Førerhuset og være Føreren behjælpelig med Udkig og, saafremt Medhjælperen er Fyrbøder, tillige med Kedlens Pasning. Ved Indkørsel paa Krydsnings- og Tilslutningsstationer, samt hvor det af Driftsbestyreren maatte blive paabudt, skal Medhjælperen være til Stede i Førerhuset, og, for saa vidt han ikke er i Førerhuset ved Indkørsel paa andre Stationer, skal han give Agt paa Signalerne og om fornødent sætte Bremsen i Virksomhed.

Medhjælperen skal indfinde sig paa Lokomotivet, naar der med Dampfløjten afgives 2 eller flere lange Toner.

Særlige Bestemmelser kan efter de lokale Forhold fastsættes for hver enkelt Bane af Trafikministeren.

3. Damplokomotiver behøver under Rangering ikke at være betjent af mere end een Mand.

4 a. Som Fører af Damplokomotiver maa som Regel kun anvendes Personer, der i mindst eet Aar har gjort Tjeneste som Fyrbøder paa et Lokomotiv.

b. Førerens Medhjælper skal efter aflagt Prøve i det mindste være saa vidt fortrolig med Betjeningen af Lokomotivet, at han kan bringe det til at standse og til at gaa frem eller tilbage, samt at han kan afgive reglementerede Signaler med Fløjten og sætte Vand paa Kedlen.

5. Som Motorfører maa kun anvendes Personer, som efter aflagt Prøve er fuldt fortrolig med Motoren m. v. og dens Virkemaade.

§ 38.

Kørsel paa Lokomotiverne og i Motorvognenes Førerrum.

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

2. Motorvognes Førerrum kan dog ved passende Afskilring indrettes til Passagerbefordring.

§ 39.

Personalets indbyrdes Forhold.

Det tjenestegørende Personale i Toget skal under Kørslen være underordnet en enkelt Person, som fortrinsvis er ansvarlig for Togets Førelse og Sikkerhed.

§ 40.

Eftersyn af Togene forinden Afgangen.

1. Inden et Tog forlader sin Udgangsstation, skal det nøje efterses, at Lokomotiver og Vogne er tilbørligt

sammenkoblet, at Vognene er forsvarligt læsset, at det foreskrevne Antal Bremsere er til Stede og rigtigt fordelt og betjent, at den gennemgaaende Bremseindretning — for saa vidt en saadan findes — og de forskriftsmæssige Varme-, Belysnings- og Signalindretninger er i Orden.

2. Disse Undersøgelser af Togets rette Sammensætning skal gentages, naar Lokomotiver eller Vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 41.

Køreplan.

1. Intet af de Tog, der er opført i den af Trafikministeren stadfæstede, offentliggjorte Køreplan for Personbefordringen, maa bortfalde uden Ministerens Tilladelse, medmindre Naturbegivenheder eller anden tvingende Magt gør Togets Fremførelse umulig, eller det skønnes hensigtsmæssigt under Driftsforstyrrelser. I øvrigt skal den nævnte Køreplan overholdes saa nøje som muligt, og den maa ikke forandres uden Ministerens Samtykke.

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

§ 42.

Kørehastigheden.

1. Den største tilladte Kørehastighed fastsættes af Trafikministeren under Hensyn til vedkommende Banestrækningens Overbygning, Kurveforhold og øvrige Udstyrelse.

Paa Banestrækninger, hvor Niveauoverkørslerne for offentlige Veje og private Veje, der er aabne for almindelig Færdsel, ikke alle er bevogtet, eller hvor de

private Overkørsler ikke alle er forsynet med Led, maa Kørehastigheden ikke overstige 75 km i Timen.

I øvrigt maa Kørehastigheden aldrig overstige den Grænse, som

- a. betinges af visse Banestrækningers særlige Tilstand eller af særlige Bestemmelser, som maatte være givet for visse Banestrækninger,
- b. er fastsat for de enkelte Lokomotiver (Motorvogne) i Henhold til deres Konstruktion (jfr. §§ 21 og 23),
- c. betinges af Togets Størrelse (jfr. § 27), af Bremsernes Tal, Art, Betjening og Fordeling (jfr. §§ 30 og 31), eventuelt af Lokomotivets (Motorvognens) Plads i Toget (jfr. § 28).

Den tilladte Kørehastighed maa dog overskrides, hvis Kørslen foretages for at prøve visse Dele af Banen eller Materiellet.

2. Tog, der ikke er forsynet med Luftbremse, maa ikke fremføres med større Hastighed end 60 km i Timen.

3. Naar Tog kører gennem Sporskiftekurver, skal Kørehastigheden nedsættes i passende Grad.

4 a. Kørsel over Drejeskiver maa ikke ske med større Hastighed end 10 km i Timen.

b. For Kørsel over bevægelige Broer fastsættes særlige Bestemmelser i hvert enkelt Tilfælde.

5 a. Naar et Damplokomotiv, som kører alene eller er i Spidsen af Toget, har Tenderen forrest, maa Kørehastigheden højst være 45 km i Timen. Denne Indskrænkning gælder ikke for Tenderlokomotiver og heller ikke for Lokomotiver, der er særlig konstrueret til at løbe sikkert i begge Retninger.

b. Naar et Motorlokomotiv eller en Motorvogn, der kører alene eller er i Spidsen af Toget, ikke fremføres med Førerpladsen forrest, maa Kørehastigheden højst være 25 km i Timen.

c. Naar et Tog helt eller delvis skydes frem uden at have Førerplads i Spidsen af Toget, maa Kørehastigheden højst være 25 km i Timen (jfr. § 28, 1 b og § 28, 3.).

6. Særtog, som ikke er signaleret eller anmeldt for Banepersonalet og Bevogningspersonalet (jfr. § 46, 3.), maa ikke fremføres med større Hastighed end 25 km i Timen, medmindre ganske særlige Omstændigheder (Hjælp til forulykkede Tog og lignende) gør en hurtigere Fremførelse nødvendig.

7. Arbejdstog (jfr. § 47) maa ikke fremføres med større Hastighed end 25 km i Timen, medmindre der er draget Omsorg for Bevogtning af de med Lukningsindretninger forsynede Overkørsler, som Toget skal passere, i hvilket Tilfælde Hastigheden kan forhøjes til den normale, jfr. dog Punkt 5 c.

8. Er et Tog forsynet med gennemgaaende Bremsindretning (jfr. § 31), og denne bliver utjenstdygtig, maa Kørslen ikke fortsættes med uformindsket Hastighed, medmindre det i § 30 fastsatte Antal Bremsbetjenes med Haandkraft, dog maa Kørehastigheden ikke overstige 60 km i Timen.

9. For Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver, maa Kørehastigheden ikke overstige 60 km i Timen.

10. Indtræder saadan Fejl, at Lydsignaler ikke kan afgives, maa Togets Hastighed paa Banestrækninger med ubevogtede Overkørsler nedsættes til højst 25 km i Timen, og Toget maa føres med særlig Forsigtighed over de Overkørsler, ved hvilke der normalt skal afgives Fløjtesignal.

11. Naar der bemærkes en Hindring paa Banen, skal Kørehastigheden nedsættes, og Toget om fornødent bringes til Standsning.

§ 43.

Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationerne.

1. Signal til Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa en Station maa kun gives Toget af den tjenestehavende Stationsbestyrer selv eller den, han i hvert enkelt Tilfælde maatte beordre dertil.

Paa Stationer med selvstændig Kommandopost kan dog ved særlige administrative Bestemmelser en Del af Stationsbestyrerens Myndighed og Ansvar overdrages til Lederen af Kommandoposten.

2. Forinden Stationsbestyreren — henholdsvis vedkommende Leder af en selvstændig Kommandopost — 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 tjenestegørende — have skaffet sig Sikkerhed for, at den paagældende Togvej paa Stationen er fri, og at alle Sporskifter i den er rigtig stillet og modgaaende Sporskifter i den enten aflaaet eller betjent. For centralaflaaede Sporskifters Vedkommende kan der tillades Afgivelser herfra.

3. Signal til Gennemkørsel eller Afgang maa, 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.

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

at det bageste Tog afgaar mindst 5 Minutter efter det forreste,

at det bageste Tog fremføres forsigtigt og med ringere Hastighed end det forreste, og

at det forreste Tog er bekendt med, at et Tog følger umiddelbart efter.

§ 44.

Kørsel over uaflykkede Overkørsler.

Ved Overkørsler eller Overgange i Skinnehøjde, hvor Færdslen over Banen ikke er sikret 1) enten ved automatiske Lyssignaler 2) eller ved fornøden Oversigt fra Vejen over Banen i Overensstemmelse med de af Ministeren for offentlige Arbejder herom udstedte Regler eventuelt ved fornøden Bagsigt 3) eller ved fri Udsigt fra vedkommende Vej paa en Strækning af 30 m fra Spormidten over Banelinien i en Udstrækning af 100 m til hver Side, skal det ved Mærker, opstillet i en Afstand af 100—165 m fra Overkørslen, paalægges Lokomotivføreren (Motorføreren) ved Lydsignaler at tilkendegive, at Toget nærmer sig. I usigtbart Vejr skal Signalerne desuden afgives, hvor det efter Omstændighederne skønnes nødvendigt.

Ovenstaaende Bestemmelse finder ikke Anvendelse ved private Markveje for en enkelt Lodsejer og ved private Overgange.

Overkørsler, der er forsynet med automatiske Lys-signaler, betragtes iøvrigt — bortset fra § 42, Stk. 1, 2. Punktum — med Hensyn til Togpassage som bevogtede Overkørsler.

§ 45.

Kørsel paa dobbeltsporede Baner.

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

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

§ 46.

Særtog.

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

2. De Stationer, der passerer af Særtog, skal i betimelig Tid i Forvejen have skriftlig, telegrafisk eller telefonisk Anmeldelse om Togenes Løb. Desuden skal Banepersonalet og Bevogtningspersonalet paa den paa-gældende Strækning underrettes om Særtogenes Løb enten ved Bud, pr. Telefon eller ved Signaler paa sidste Tog, som før Særtoget i den ene eller den anden Retning føres over Strækningen.

3. Under paatrængende Omstændigheder kan Særtog dog afsendes uden forudgaaende Anmeldelse eller Signalering, naar der haves Vished for, at den paa-gældende Banestrækning er fri for Tog, men de skal da fremføres med særlig Forsigtighed og Lydsignalerne hyppigt benyttes (jfr. § 42, 6.).

§ 47.

Arbejdstog, Dræsiner og Troljer.

1. Arbejdstog kan kun anordnes af Banens Driftsbestyrer eller af den, han dertil maatte bemyndige. Underretning om Anordningen af et saadant Tog tillige med Oplysning om, over hvilken Banestrækning og i hvilket Tidsrum det skal køre, skal i betimelig Tid gives til alle Stationer paa Strækningen.

2. Dræsiner, Troljer og lignende Køretøjer kan føres over Banen under Ledsagelse af en ansvarlig Person uden særlig Anmeldelse. Enkelte Køretøjer, der er saa tunge, at de i tom Tilstand ikke ved Haandkraft kan sættes ud af Sporet, maa kun fremføres, naar den paagældende Strækning er fri.

3. I betimelig Tid før Tog kan ventes over Strækningen, skal det paagældende Spor være frit saavel for Arbejdstog som for enkelte Køretøjer, derunder Dræsiner og Troljer.

§ 48.

Standninger paa den frie Bane.

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

§ 49.

Signalreglement.

For de i de foregaaende Paragraffer paabudte Signaler skal Bestemmelserne i det af Ministeren for offentlige Arbejder approberede Signalreglement for Bannerne være gældende.

§ 50.

Kørsel paa Havnespor.

For Kørsel paa Havnespor, Forbindelsesbaner mellem Stationer og Havnespor og deslige gælder særlige Bestemmelser.

IV. Søruterne.

§ 51.

Almindelige Bestemmelser.

Foruden de almindelige Søfartslove og -anordninger samt andre almindelige, administrative Bestemmelser, for saa vidt de efter Forholdene kan finde Anvendelse, gælder for de af Privatbaner benyttede eller drevne Søforbindelser endvidere følgende Forskrifter:

§ 52.

Færgenhavne m. m.

1. Broklappen skal, naar den ikke er i Forbindelse med Færgen, stedse være hejst saa højt over det vandrette Plan, som Konstruktionen tillader.

2. I passende Afstand fra Broklappen skal der over det eller de til samme førende Spor forefindes et Spæringsmiddel, der holdes lukket og aflaset, naar Sporet ikke benyttes.

3. Ved Broklapper med flere Spor skal der i Land være et Sporskiftesignal, der viser, med hvilket Færgespor der er Forbindelse.

4. De for de rejsende tilgængelige Dele af Færgenhavnene skal være forsynet med forsvarligt Rækværk mod Søen og med passende Lukningsindretning for de til Gennemgang bestemte Aabninger. Paa passende Steder ved Færgelejerne skal desuden forefindes Redningsredskaber.

5. Paa Steder, hvorfra der udgaar flere Skibs- eller Færgeruter, skal Navnet paa Skibets eller Færgens Bestemmelsessted være opslaaet umiddelbart ved Landgangsbroen.

§ 53.

Vognes og Lokomotivers Ombord- og Ilandsætning.

1. Den, der i ethvert enkelt Tilfælde leder Rangeringen ved Vognes og Lokomotivers Ombord- og Ilandsætning, er ansvarlig for, at alle foreskrevne Sikkerhedsregler iagttages. Ombord- og Ilandsætning af Post- og Personvogne skal ske med særlig Forsigtighed.

2. Ved Ombordsætning af Vogne paa Færgerne maa der ikke rangeres i Retning mod Færgerne med et større samlet Antal Vognaksler end 24. Saa vidt muligt bør en Trediedel af Vognantallet være forsynet med betjent Bremse. Bremserne skal være fordelt paa passende Maade.

3. Naar rejsende har Adgang til Færgerne paa en Tid, hvor der finder Rangering Sted, skal det Spor, hvorpaa der rangeres, afspærres.

4. Vogne maa ikke sættes om Bord paa Færgerne, forinden Stoppeindretningen i den fra Land fjerneste Ende af Færgen er lukket.

5. Forinden Forbindelsen imellem Færgen og Broklappen afbrydes, efter at Vogne er sat om Bord, skal Stoppeindretningen i den mod Land vendende Ende af Færgen lukkes.

6. Ved Vognes Ilandsætning maa Stoppeindretningen i den mod Land vendende Ende af Færgen ikke aabnes, forinden Forbindelse med Broklappen er tilvejebragt.

§ 54.

Sejladsen.

Under Overfarten skal Vognene være forsvarligt fastsurret paa Færgen og Stoppeindretningerne i begge Ender af Færgen holdes lukket.

§ 55.

Damplokomotiver om Bord paa Færgerne.

Naar Damplokomotiver befinder sig om Bord paa Færgerne, maa der ikke fyres paa Lokomotiverne, og disses Askekasseklapper skal holdes forsvarligt lukket.

§ 56.

Skibsdagbøger.

Paa ethvert Skib eller enhver Færge skal under Skibsførerens Ansvar føres Dagbog over Afgangs- og Ankomsttiderne samt Vind-, Vejr- og Vandstandsforhold. I Dagbogen indføres desuden, hvad særligt der maatte foregaa paa Rejsen eller i Havn af Interesse for Skibet (Færgen), Sejladsen eller Befordringen. Endvidere føres paa Færgerne Bog over det medførte Vognmateriel.

V. Slutningsbestemmelser.

§ 57.

Ulykkestilfælde.

Saafernt der ved Driften af Banerne med tilhørende Søruiter indtræffer Ulykkestilfælde, ved hvilke Mennesker omkommer eller saares farligt, skal det uopholdeligt anmeldes til Trafikministeren og til Politiet paa det Sted, hvor Ulykken er sket.

§ 58.

Bestemmelser for Publikum.

For Publikum gælder Bestemmelserne i Politianordning for Privatbaner med senere Ændringer.

§ 59.

**Reglementets Ikrafttræden. Ophævelse af ældre
Reglement.**

1. Dette Reglement træder i Kraft den 1. Oktober 1944.

2. Fra samme Tidspunkt ophæves det under 19. December 1933 udfærdigede Ordensreglement for Privatbanerne med de i dette Reglement senere foretagne Ændringer.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Trafikministeriet, den 19. Februar 1944.

P. M. V.

Hoskiær.

Birger Johannsen.

