

**Sikkerheds- og
Signalreglement
(SIR)
for
Privatbanerne**

1975

Sikkerheds- og
Signalreglement
(SIR)
for
Privatbanerne

1975

Indledning

Sikkerhedsforskrifter

I. Forklaringer	
§ 1.	Generelle begreber 9
1.	Stationer, fri bane, sikringsanlæg, driftsform 9
2.	Togfølgestation 9
3.	Holdested 9
4.	Den fri bane 10
5.	Lokomotiv, lokofører 10
6.	Togenes inddeling 10
§ 2.	Særlige begreber for radiostyrede strækninger 10
1.	Radiostyret strækning 10
2.	Overgangsstation 10
3.	Togmeldested 10
§ 3.	Særlige begreber for fjernstyrede strækninger 11
1.	Fjernstyret strækning 11
2.	Fjernstyringsanlæg 11
3.	Fjernstyringscentral 11
4.	Overgangsstation 11
5.	Understation 11
6.	Understationsdrift 12
 II. Almindelige bestemmelser	
§ 4.	Tog- og lokopersonalet 12
§ 5.	Meldinger vedrørende toggangen 13
§ 6.	Radiomeldinger 15
 III. Regler for togenes fremførelse	
§ 7.	Strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede 16
1.	Togledelsen 16
2.	Afmelding 16
3.	Tilbage melding 17
4.	Af- og tilbage melding ved skarp krydsning 18
5.	Passagemelding 18
6.	Togjournal 18

§ 8. Radiostyrede strækninger	18
1. Togledelsen	18
2. Køretilladelse	19
3. Ankomstmelding	20
4. Forladtmelding	20
5. Radiomeldingerne ved	
a. Køretilladelse	20
b. Ankomstmelding	21
c. Forladtmelding	21
d. Ankomstmelding og køretilladelse ved krydsning	21
e. Ankomstmelding og køretilladelse ved overhaling	23
6. Bortfald af meldinger ved automatisk signalgivning	25
7. Toglederstation ubemandet	25
8. Radioanlæg i uorden	27
§ 9. Fjernstyrede strækninger	27
A. Generelle bestemmelser	27
B. Særlige bestemmelser for fjernstyrede strækninger uden strækningssikringsanlæg	28
1. Togledelsen	28
2. Afgangsmelding	28
3. Ankomstmelding	28
4. Forladtmelding	28
5. Radiomeldingerne ved	
a. Afgangsmelding	28
b. Ankomstmelding	29
c. Forladtmelding	29
d. Ankomstmelding ved krydsning; første tog	29
e. Ankomst- og afgangsmelding ved krydsning; andet tog	30
f. Ankomstmelding ved overhaling; første tog	30
g. Ankomst- og afgangsmelding ved overhaling; andet tog	31
6. Fjernstyringsanlæg, sikringsanlæg eller radioanlæg i uorden	31
C. Særlige bestemmelser for fjernstyrede strækninger med strækningssikringsanlæg	33
1. Togledelsen	33
2. Strækningssikringsanlæg i uorden	34
D. Fjernstyringscentral ubemandet	34

§ 10. Togfølge.....	36
§ 11. Togenes ind-, ud- eller gennemkørsel på stationer.....	37
§ 12. Togenes ind- og udrangering. Ind- og udkørselstilladelse pr radio eller telefon.....	39
1. Stationsbestyrers, TL's, FC's forhold.....	39
2. Lokoførers forhold.....	39
3. Ind- henholdsvis udrangering.....	40
4. Ind- henholdsvis udkørselstilladelse.....	41
§ 13. Krydsninger, overhalinger, togpasseringer.....	41
§ 14. Togenes sporbenyttelse på stationer.....	43
1. Normal sporbenyttelse.....	43
2. Ændret sporbenyttelse.....	43
§ 15. Samtidig ankomst eller afgang af flere tog.....	44
§ 16. Togenes standsning på stationer m v.....	44
1. Standsningssted.....	44
2. Planmæssigt standsende eller gennemkørende tog.....	44
3. Bortfald af standsning.....	45
§ 17. Afgangs- og passagetid. Tilladelse til kørsel før planmæssig tid.....	46

IV. Sikkerhedsmæssig betjening af stationerne

§ 18. Stationsbestyrerens, TL's, FC's afløsning.....	47
§ 19. Tavle om uregelmæssigheder.....	48
§ 20. Noteringskalender.....	48
§ 21. Radio- og telefonvagt.....	48
§ 22. Stationspersonalets iagttagelse af tog.....	49
§ 23. Aflåsning og behandling af sporskifter. Sikringsanlæg og centralsikring.....	49
§ 24. Eftersyn af sporskifter og sporspærre.....	54
§ 25. Arbejder ved og forandringer eller ibrugtagning af spor-, signal- og sikringsanlæg.....	54
§ 26. Forholdsregler når en station lukkes i togfri tidsrum.....	55
§ 27. Forholdsregler når en station overgår til i togtid at være ubetjent, ubemandet eller fjernstyret.....	55
1. Strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede.....	55
2. Radiostyrede og fjernstyrede strækninger.....	58
§ 28. Bestemmelser for overkørsler.....	59
§ 29. Sikring af vogne m v.....	59
1. Jernbanevogne.....	59
2. Perronvogne o lign.....	60

V. Togenes størrelse, sammensætning og hastighed m v

§ 30. Togenes størrelse	60
§ 31. Bremsler	61
A. Almindelige bestemmelser	61
B. Særlige bestemmelser for tog med fejl i trykluftbremsen	67
§ 32. Togenes sammensætning og sammenkobling	69
A. Trækraftmateriel	69
B. Vogne	70
C. Sammenkobling af tog	74
§ 33. Befordring af vogne med farligt gods	74
§ 34. Beskyttelsesrum	76
§ 35. Eftersyn af toget	77
§ 36. Togenes hastighed	77
§ 37. Midlertidig nedsættelse af kørehastigheden	79

VI. Særlige regler for visse tog

§ 38. Særtog	80
A. Strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede	80
B. Strækninger, der er radiostyrede eller fjernstyrede	82
§ 39. Arbejdstog	83
§ 40. Sneplovtog	84
§ 41. Hjælpetog	85

VII. Driftsuregel-mæssigheder

§ 42. Meldinger om forsinkelser	86
§ 43. Ny krydsning og forlægning af krydsning	86
A. Strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede	86
B. Radiostyrede strækninger	89
C. Fjernstyrede strækninger uden strækningssikringsanlæg	90
D. Fjernstyrede strækninger med strækningssikringsanlæg	91

§ 44. Ny togoverhaling, forlægning af togoverhaling og forandret togfølge	91
A. Strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede	91
B. Radiostyrede strækninger	95
C. Fjernstyrede strækninger uden strækningssikringsanlæg...	95
D. Fjernstyrede strækninger med strækningssikringsanlæg	96
E. Forandret togfølge.....	96
§ 45. Forlægning af togpassering	97
§ 46. Aflysning af tog	97
§ 47. Aflysning af den regelmæssige drift	98
§ 48. Spærring af spor	98
§ 49. Eftersyn af og arbejder ved spor-, signal- og sikringsanlæg....	100
§ 50. Radio- og telefonforbindelserne i uorden	103
§ 51. Togenes standsning på fri bane	104
§ 52. Dækning af tog, der ekstraordinært standser på fri bane	104
§ 53. Nedbrudte tog	105
§ 54. Beskadigede og efterladte vogne	107
§ 55. Ild i toget	108
§ 56. Løse vogne.....	108

VIII. Arbejdskøretøjer, skinnecykler m v

§ 57. 1. Arbejdskøretøjer	109
2. Skinnecykler	111

IX. Sikring og pasning af sidespor på fri bane. Krydsning på ubetjent station eller sidespor på fri bane

§ 58. Sikring og pasning af sidespor på fri bane	112
§ 59. Krydsning på ubetjent station eller sidespor på fri bane på strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede	113
1. Krydsning, fastlagt i tjenestekøreplanen	114
2. Krydsningsforlægning til ubetjent station eller sidespor på fri bane.....	115
3. Krydsning med særtog på ubetjent station eller sidespor på fri bane.....	116
§ 60. Krydsning eller overhaling på sidespor på fri bane på radiostyret eller fjernstyret strækning	117

X. Bestemmelser vedrørende rangering

§ 61. Almindelige regler for rangering	117
§ 62. Rangerpersonalet	118
§ 63. Forbindelse mellem rangerleder og lokofører	118
§ 64. Rangerpersonalets plads under rangeringen	119
§ 65. Lokoførerens plads under rangeringen	119
§ 66. Forholdsregler inden rangeringen påbegyndes	120
§ 67. Forholdsregler under rangeringens udførelse	121
§ 68. Hastighed under rangeringen	121
§ 69. Rangering med særlig forsigtighed med visse vogne	122
§ 70. Rangering over overkørsler	123
§ 71. Rangering over overgange m v	124
§ 72. Rangering i togveje	124
§ 73. Vognenes kobling	124
§ 74. Vognenes bremsning	125
§ 75. Rangering med stød	125
§ 76. Afslutning af rangeringen	125
§ 77. Forsigtighedsregler, der skal iagttages under rangeringen for at forebygge ulykker	126

Signalforskrifter

§ 78. Grundbestemmelser	129
§ 79. Hovedsignaler	131
§ 80. Fremskudte signaler.....	139
§ 81. Signal »Stationen ubetjent«	140
§ 82. Passagersignal »Rejsende at optage«	141
§ 83. Togafgangssignaler.....	141
§ 84. Signaler for automatisk sikrede overkørsler	144
§ 85. Dværgsignaler.....	147
§ 86. Sporskiftesignaler.....	149
§ 87. Faste mærker	151
§ 88. Ugyldighedsmærke.....	158
§ 89. Standsignaler	158
§ 90. Kendingssignaler	162
§ 91. Slutsignaler	162
§ 92. Underretningssignaler.....	165
§ 93. Lydsignaler fra lokomotivet.....	167
§ 94. Håndsignaler	170
A. Almindelige håndsignaler	170
B. Rangesignaler.....	172
C. Håndsignaler for sporskiftning.....	180
D. Bremsprøvesignaler	181
§ 95. Signaliseringsforskrifter	186
A. Signalgivning for togs ind-, ud-, gennem- og forbikørsel.....	186
B. Standsning af tog ved hånd- og standsignaler og dækning af spor, som ikke må befares	190
1. På fri bane	190
2. På stationer.....	192
C. Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, og signalgivning ved kørsel ad sådanne spor.....	193

Ikrafttrædelsesbestemmelser

§ 96. Reglementets ikrafttrædelse. Ophævelse af tidligere reglementer.....	197
--	-----

Bilag

Bilag 1 Opstilling af signaler ved automatisk sikrede overkørsler.....	199
Bilag 2 S-formularer.....	203
Bilag 3 Faresedler m v.....	217
Bilag 4 Bremseprøver.....	219

Indledning

Grundreglerne for sikkerhedstjenesten på privatbanerne er givet af trafikministeren i »Ordensreglement for privatbanerne«. Dette reglements bestemmelser herom er nærmere udformet og suppleret i nærværende »Sikkerheds- og signalreglement for privatbanerne (SIR)«.

Sikkerhedsforskrifter

I. Forklaringer

§ 1. GENERELLE BEGREBER

1. En banestrækning inddeles i **stationer** og den **fri bane**. Anlæg, der tjener til sikring af kørslen, inddeles i **stationssikringsanlæg** og **strækningssikringsanlæg**, jf § 23. Den for en bane normalt gældende **driftsform** anføres i tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB).

Banens anvendelse af de i § 1-3 forklarede generelle og særlige begreber fremgår af en i TIB optaget strækningsoversigt, hvori med kilometerangivelse anføres strækningens stationer (togfølgestationer, overgangsstationer, understationer, holdsteder, togmølesteder), sidespor på fri bane, placering af togleder og fjernstyringscentral, betegnelse af stationernes gennemkørselsspor og øvrige togvejsspor med oplysning om den maksimalt til-ladte ind-, ud- og gennemkørselshastighed, samt strækningens herunder overkørslers signaludstyr.

2. En **togfølgestation** er en station, der
 - a. er dækket af hovedsignaler, der eventuelt kan være supple-ret med stationsmærker, jf § 87.1,
 - b. er forsynet med telefon,
 - c. deltager i togenes af- og tilbagemelding, når sådan er fore-skrevet, og
 - d. har en for togekspeditionen ansvarlig stationsbestyrer.
3. Som **holdsted** betegnes
 - a. en station, der ikke er betjent som togfølgestation,
 - b. et offentligt henholdsvis privat sidespor på fri bane, eller
 - c. et trinbræt.

Et holdsted betragtes som hørende til den fri bane.

4. **Den fri bane** er den del af banestrækningen, der ligger uden for togfølgestationernes og togmeldestedernes grænser (togmeldested, se § 2.3). Ved linieblok kan det enkelte spor deles i blokafsnit.
5. Betegnelsen **lokomotiv** henholdsvis **lokofører** omfatter - hvor intet andet er anført - alle arter af trækraftenheder og disses fører.
6. **Togenes inddeling:**
 - a. *Plantog* er tog, der er optaget i tjenestekøreplanen.
 - b. *Særtog* er andre tog, for hvilke der er angivet køreplan, og som ikke er bestemt for at standse andre steder end ved de i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelserne angivne stationer og heller ikke til at gå tilbage på den fri bane.
 - c. *Arbejdstog* er tog, der kan standse eller gå tilbage hvor som helst på den fri bane.
 - d. *Sneplovtog* og *hjælpetog* er tog, som har særlige formål.

§ 2. SÆRLIGE BEGREBER FOR RADIOSTYREDE STRÆKNINGER

1. En **radiostyret strækning** er en strækning, over hvilken toggangen normalt ledes af en **toglederstation (TL)** alene ved hjælp af radiomeldinger mellem TL og lokoføreren.
2. En **overgangsstation** er en togfølgestation, der danner grænsen for den radiostyrede strækning.
3. Et **togmeldested** kendetegner det sted, hvortil en køretilladelse kan gives; det betragtes som en station og er afmærket med stationsmærker.
Et togmeldested kan være udstyret med signaler. Er signalerne placeret således, at de markerer holdstedets grænser, træder de i stedet for stationsmærker og har samme betydning som disse jf. § 87.
Togmeldestedet skal normalt være udstyret med telefon og kan endvidere have sidespor.

§ 3. SÆRLIGE BEGREBER FOR FJERNSTYREDE STRÆKNINGER

1. En **fjernstyret strækning** er en strækning, over hvilken toggangen normalt styres af en fjernstyringscentral ved hjælp af et fjernstyringsanlæg, og omfatter den fri bane samt alle understationer, overgangsstationer og holdsteder på den pågældende strækning.
2. Et **fjernstyringsanlæg** er et anlæg, der muliggør betjening af og kontrol med en eller flere stationers signaler og sporskifter fra et centralt sted (fjernstyringscentralen-FC), samt eventuelt kontrol med de på hele eller dele af strækningen værende overkørselsanlæg.
3. **Fjernstyringscentralen (FC)** varetager den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen over den fjernstyrede strækning og normalt uden stationernes medvirken. FC er stationsbestyrer for de stationer, der fjernstyres af FC, og ansvarlig leder af toggangen.
4. En **overgangsstation** er en station, der
 - a. er udstyret som angivet for togfølgestationer § 1.2. pkt a-c,
 - b. ligger på eller ved afslutningen af en fjernstyret strækning, men
 - c. hvis signaler og sporskifter normalt ikke kan fjernstyres af FC og derfor
 - d. ledes af en stedlig stationsbestyrer eller af stedlig leder med FC som stationsbestyrer.
 - e. Såfremt en overgangsstation kan fjernstyres af FC, er den, på de tider, hvor den fjernstyres, samtidig understation.
5. En **understation** er en af hovedsignaler dækket og af FC fjernstyret station på en fjernstyret strækning. Understationens personale medvirker normalt ikke ved den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen, men understationen er togfølgestation med FC som stationsbestyrer.

6. Ved **understationsdrift** forstås, at understationen er koblet ud af fjernstyringen. Understationens signaler og sporskifter betjenes da fra understationens betjeningsapparater under en stedlig stationsbestyrers ansvar, men med FC som togleder.

II. Almindelige bestemmelser

§ 4. TOG- OG LOKOPERSONALET

1. Det tjenstgørende personale i toget skal under kørslen være underordnet en enkelt person, togføreren, som fortrinsvis er ansvarlig for togets førelse og sikkerhed. Lokomotiver skal under deres bevægelse på banen være betjent af en fører, der er ansvarlig for lokomotivets førelse og sikkerhed.
For lokomotiver samt for tog, i hvilke der ikke skal være en betjent skruebremse, jf § 31.B.1., fungerer lokoføreren som togfører, såfremt der ikke medgives toget togfører fra trafiktjenesten.
Bestemmelser vedrørende snerydning tages dog af den af banetjenesten afgivne tjenestemand (plovføreren).
2. Togføreren og lokoføreren skal være forsynet med et rigtigt gående ur, tjenstekøreplan, tjenstekøreplanens indledende bemærkninger (TIB), nærværende reglement og de foreskrevne signalmidler.
3. Inden toget afgår fra udgangsstationen, skal lokoføreren skriftligt have melding om togets størrelse (togvægt, antal aksler) og bremses (art, bremsevægt).
Det påhviler almindeligvis togføreren at afgive denne melding. Direktøren kan dog for visse stationer og for visse tog bestemme, at meldingen skal afgives af en anden togtjenestemand, eventuelt af stationen. Togføreren skal da have genpart af meldingen.
På mellemstationer, hvor der sker forandring i togets størrelse m v, skal togføreren eventuelt stationen skriftligt give lokoføreren melding herom.

Endvidere skal togføreren eventuelt stationen meddele lokoføreren, hvad der i øvrigt kan have betydning for togets sikre og rettidige fremførelse.

Når lokoføreren skifter undervejs, men samme maskine fortsætter, påhviler det den fratrædende lokofører at underrette den tiltrædende om, hvad der har betydning for togets videre fremførelse, og overlevere endnu gældende skriftlige meddelelser.

Ved maskinskitte i forbindelse med personaleskitte sker sådan underretning og overlevering gennem togføreren, der er ansvarlig for, at den finder sted.

Hvis togføreren samtidig skifter, deltager såvel den fratrædende som den tiltrædende togfører i overleveringen.

4. Lokopersonalet skal under kørslen holde godt udkig og være opmærksom på vognenes gang samt på signaler fra toget, fra mødende tog, fra banelinien og stationerne. Tilsvarende regel gælder for togpersonalet i det omfang, forholdene tillader.

§ 5. MELDINGER VEDRØRENDE TOGGANGEN

1. Meldinger vedrørende toggangen kan gives skriftligt, mundtligt, pr radio eller telefon.
Meldinger vedrørende toggangen har forrang for alle andre meldinger.
2. Når der for meldinger er fastsat en bestemt form henholdsvis ordlyd, skal denne nøje overholdes.
Meldinger, for hvilke der er foreskrevet en bestemt ordlyd, må ikke sammenkobles indbyrdes eller med andre meldinger.
3. Hvor der foreligger trykte formularer til skriftlige meddelelser som omhandles i nærværende reglement, skal sådanne anvendes.

4. I meldinger vedrørende toggangen må stationsnavne og tognumre ikke forkortes.

Meldinger skal altid være forsynet med adresse og underskrift og indføres straks i den hertil bestemte journal. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger uden strækningssikringsanlæg skal journalen på TL/FC suppleres med eller erstattes af en belægningsplan.

På radiostyrede og fjernstyrede strækninger skal alle radiomeldinger til og fra TL/FC yderligere optages på bånd, der indsendes til hovedkontoret til kontrolaflytning. Lokopersonalet foretager på rapportformular eller i notesbog notater om de over radio eller telefon modtagne meldinger om køretilladelse, forlægning af krydsning eller overhaling, ændring af togets sporbenyttelse, plan eller kørehastighed samt signaluorden og tilstedeværelse af baneafdelingspersonale på strækningen.

Ved meldinger - samt kvitteringer herfor - anføres som underskrift station/TL/FC eller tognummer samt navn på den, der afgiver henholdsvis kvitterer for meldingen. TL/FC angives altid med stednavn for TL's, FC's placering.

Ved meldinger, der på radiostyrede og fjernstyrede strækninger udveksles pr radio eller telefon mellem TL/FC og tog, kan navn udelades, men skal dog altid anføres ved meldinger og kvitteringer om

- a. forlægning af (og ny) krydsning, overhaling, togpassering samt forandret togfølge (§ 43 og § 44),
 - b. anmeldelse af særtog (§ 38),
 - c. dækning af tog (§ 52), samt
 - d. når meldinger vedrørende toggangen ikke kan gives over banens eget telefonnet eller pr radio, men undtagelsesvis må afgives over den offentlige telefon.
5. Medmindre der er foreskrevet en bestemt form og ordlyd for meldinger og svar, skal modtageren af en melding altid i kvitteringen gentage tal, bogstavbetegnelser og stationsnavne samt det væsentlige af meldingens indhold. En liniemelding - d v s en melding, der videregives fra station til station i rækkefølge - kvitteres der for ved at den sidste i liniemeldingen angivne modtagerstation gentager meldingen til afsenderen eller til den i meldingen særligt udpegede station.

6. Meldinger vedrørende toggangen skal, når de modtages af andre end stationsbestyreren, straks meddeles denne. Stationsbestyreren henholdsvis TL eller FC er ansvarlig for de meldinger angående toggangen, der afsendes eller skal afsendes, og den omstændighed, at en tjenstgørende har misforstået en mundtlig ordre eller undladt at efterkomme den, kan ikke i nogen henseende formindske det ansvar, som påhviler stationsbestyreren henholdsvis TL eller FC, idet denne i ethvert tilfælde skal forvise sig om, at hans ordre bliver udført.
7. Aflevering af meldinger til lokoføreren skal ved tog, der fremføres af to lokomotiver med hver sin fører, udføres således, at meldingen gives til føreren af det forreste lokomotiv, efter at dens indhold mundtligt er meddelt føreren af det bageste lokomotiv. Underretningen til føreren af bageste lokomotiv bortfalder i de tilfælde, hvor meldingen overrækkes under togets forbikørsel.

§ 6. RADIOMELDINGER

Ud over det i § 5 anførte gælder for radiomeldinger følgende:

Radio, der benyttes til sikkerhedsmæssige meldinger fra lokomotiver, skal være tændt, når køretøjet forlader maskinafdelingens område, og må først slukkes, når køretøjet kører i remise. Efter forudgående aftale med TL/FC kan radioen slukkes, såfremt køretøjet i længere tid skal henstå ubetjent.

Meldinger mellem TL/FC og lokofører skal affattes kort og præcist. Såfremt en melding ikke modtages tydeligt meldes:

»Ikke forstået«.

Radiomeldinger afsluttes med:

»Kom« = man skal svare straks, eller

»Vent« = man skal vente, eller

»Slut« = meldingen er færdig.

Melding fra lokofører til TL/FC gives:

1. når det er fastsat i de foreskrevne meldinger, i TIB, eller i tjenestekøreplanen,
2. inden afgang fra udgangsstationen med oplysning om tognummer, køretøjets nummer og lokoførerens navn,
3. såfremt anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden,
4. såfremt der konstateres uregelmæssigheder i øvrigt på strækningen.

Såfremt radioanlægget i et køretøj udskiftes, skal TL/FC underrettes herom.

III. Regler for togenes fremførelse

§ 7. STRÆKNINGER, DER IKKE ER RADIOSTYREDE ELLER FJERNSTYREDE

1. Togledelsen

Togfremførelsen ledes ved af- og tilbagemelding af togene mellem togfølgestationer.

Inden ud- eller gennemkørselssignal gives, og inden et tog må afgå fra eller køre igennem en togfølgestation, skal det være afmeldt til den næste togfølgestation.

2. Afmelding

Normalt må der tidligst foretages afmelding 10 minutter før togets afgangstid. For nærmere bestemte tog kan der i TIB fastsættes et andet tidspunkt for afmeldingen.

Afmeldingen sker ved følgende melding:

»Tog (nr, arbejdstog o s v) afsendes fra
(station)«.

Modtageren kvitterer med meldingen:

»Tog (nr, arbejdstog o s v) modtages
..... (station og navn)«.

Er modtageren vidende om, at betingelserne for afsendelse af toget ikke er til stede, kvitteres der ikke for afmeldingen, men svares med meldingen:

»Nej, tog (nr, arbejdstog o s v) må ikke afsendes (med angivelse af grunden hertil).
..... (station og navn)«.

Kan den togfølgestation, hvortil afmeldingen skal gives, ikke vækkes, afmeldes toget til den nærmest følgende togfølgestation og eventuel krydsning eller overhaling forlægges. En krydsning kan dog også - efter at tog- og lokoførerne er underrettet om forholdet - afvikles efter bestemmelserne i § 59 på krydsning på ubetjent station. Kan et tog ikke afmeldes til nogen togfølgestation, træder bestemmelserne i § 50 »Radio- og telefonforbindelserne i uorden« i kraft.

3. Tilbage melding

En togfølgestation skal straks efter et togs ankomst sikre sig,

at togled fører modsignalet,

at indkørselssignalet er sat tilbage i normalstilling,

at der, hvis det drejer sig om et arbejdstog, foreligger melding fra togets fører om, at strækningen er fri,

at der, såfremt der har været givet tilladelse til rangering på ubetjent station, jf § 27.1.k., eller ved sidespor, jf § 58.4, foreligger den foreskrevne melding fra togføreren

og derefter straks tilbage melde toget til den bagved liggende togfølgestation ved meldingen:

»Tog (nr, arbejdstog o s v) ankommet til
(station)
..... (station og navn)«.

Modtageren kvitterer ved at gentage meldingen.

Undlader en togfølgestation at afgive en foreskrevet tilbagemelding, skal den bagved liggende togfølgestation afkræve denne tilbagemeldingen, og efterfølgende tog må ikke afsendes, før tilbagemeldingen er modtaget.

4. **Af- og tilbagemelding ved skarp krydsning**

Ved krydsning, hvor det først ankomende tog skal afgang straks efter det sidste togs ankomst (skarp krydsning), kan tilbagemelding af sidste tog bortfalde, men afmeldingen af første tog skal da have formen:

»Når tog er i (station) afsendes tog
..... (station og navn)«.

For denne melding kvitterer modtageren som for en almindelig afmelding.

5. **Passagemelding**

Til vejledning med hensyn til signalgivningen meldes tidspunktet for gennemkørende togs passage straks til den næste togfølgestation.

6. **Togjournal**

Alle af- og tilbagemeldinger samt ankomst- og afgangstider indføres straks i den hertil bestemte togjournal.

§ 8. **RADIOSTYREDE STRÆKNINGER**

1. **Togleddelsen**

TL leder toggangen ved de i stk 2-5 foreskrevne radiomeldinger mellem TL og lokofører. I øvrigt skal lokoføreren afgive radiomelding, såfremt det er særskilt fastsat i TIB eller forlangt af TL. Der må ikke føres tog ind på eller foretages kørsel af nogen art på den radiostyrede strækning, før der er givet tilladelse hertil af TL.

Overgangsstationer og TL udveksler alle af- og tilbagemeldinger efter reglerne i § 7.

Rangering og sporskiftning - også ved sidespor på fri bane - samt prøve af sporskifter må kun finde sted efter tilladelse fra TL, jf stk 5 d og 5 e samt § 23.9.

Tjenstgørende personale på et togmeldested kan efter anmodning fra TL deltage i betjening af sporskifter samt signalgivning, såfremt de har den fornødne uddannelse hertil.

Sporskiftning og signalgivning må kun foretages efter ordre i hvert enkelt tilfælde fra TL, til hvem der gives melding om den udførte ordre.

Det påhviler stedligt tjenstgørende personale, der bistår ved sporskiftning m v at give melding til TL om, at sporskifter m v er bragt i normalstilling efter togekspedition, men i øvrigt er bestemmelserne om togledelse, køretilladelse, ankomstmelding, forladtmelding, krydsning, overhaling og de herunder foreskrevne meldinger uændret gældende.

2. **Køretilladelse** skal indhentes af lokoføreren fra TL tidligst 10 minutter før afgang fra en overgangsstation eller et togmeldested.

Køretilladelse giver lokoføreren tilladelse til at køre til det togmeldested eller den overgangsstation, der er angivet i køretilladelsen. Forekommende signalers signalgivning skal respekteres.

Viderekørsel må først finde sted, når ny køretilladelse er modtaget fra TL.

Køretilladelse må ikke gives ud over en station, hvor der skal krydses.

Køretilladelsen til et togmeldested (herunder ubemandet overgangsstation jf § 27.2), hvor der skal krydses eller overhales eller passeres med et andet tog, gælder kun til stationsmærket foran det pågældende togmeldested, uanset om et eventuelt hovedsignal viser »Kør« eller »Kør igennem«. Herfra sker den videre kørsel til det normale standsningssted enten

- a. ved indrangering som anført i pkt. 5.d.1. henholdsvis 5.e.1., eller
- b. - såfremt togmeldestedet er indrettet til automatisk signalgivning - ved indkørsel efter signalgivningen som anført i pkt. 5.d.2. henholdsvis 5.e.2.

I alle andre tilfælde gælder køretilladelsen til det normale standsningssted.

Hvis automatisk signalgivning benyttes, skal alle de togmeldesteder, der udstyres med sikringsanlæg med hovedsignaler, være indrettet hertil. I TIB anføres, hvilke stationer der er indrettet med automatisk signalgivning, samt de særlige forskrifter for betjeningen af disse anlæg.

3. **Ankomstmelding** skal afgives af lokoføreren til TL, når toget er ankommet til det togmeldested eller den overgangsstation, hvortil køretilladelse er givet. Meldingen må først afgives, når det er fastslået, at toget holder sporfrit.
4. **Forladtmelding** skal afgives af lokoføreren til TL, når toget - efter at have modtaget køretilladelse - har forladt togmeldestedet d v s har passeret rangergrænsemærket i kørselsretningen.
5. **Radiomeldinger** som foreskrevet i stk 2-4 indledes med opkald fra lokofører til TL således:

Lokofører: »Tog kalder TL; kom«

TL : »TL her, tog kom«.

Herefter skal meldingerne gives med følgende ordlyd:

a. **Køretilladelse:**

Lokofører: »Tog i (station) anmoder om køretilladelse; kom«

Såfremt der ikke er noget til hinder for at køre videre melder

TL : »TL her, tog har køretilladelse til (station); kom«

Lokofører: »Tog har køretilladelse til (station); slut«.

Såfremt der ikke kan gives køretilladelse melder

TL : »Nej; tog vent«.

Ved køretilladelse til et togmødested, hvor der skal krydses med et andet tog, gives køretilladelsen følgende tilføjelse:

»i (station) krydsning med tog«

hvilket også gentages i lokoførerens kvittering.

b. Ankomstmelding:

Lokofører: »Tog ankommet til (station); kom«

TL : »TL her, tog ankommet til (station); slut«.

c. Forladtmelding:

Lokofører: »Tog har forladt (station)«

TL : »TL her, tog har forladt (station); slut«.

d. Ankomstmelding og køretilladelse ved krydsning

1. Når de tog, der skal krydse, er 500 m foran krydsningsstationens stationsmærker, giver lokoførerne melding herom til TL. TL afgør, i hvilken rækkefølge og med hvilken sporbenyttelse togene skal køre ind på stationen, og giver dernæst første tog tilladelse til at passere stationsmærket ved følgende melding:

»TL her, tog må rangere ind i spor (nr) i (station), kom«.

Lokoføreren kvitterer ved at gentage meldingen.

Når toget er ankommet og holder sporfrit, gives der ankomstmelding, hvorefter TL giver andet tog tilladelse til indkørsel med en tilsvarende melding. Når andet tog har givet ankomstmelding, og sporskifterne er retstillet for udkørsel, og når betingelserne herfor er til stede, giver TL togene køretilladelse. TL beordrer det sidst afgående af togene til at omstille og aflåse sporskifterne til gennemkørselssporet og inden afgang bekræfte, at dette er sket med følgende melding:

Lokofører: »Tog her. Sporskifterne i (station) omstillet og aflåst til gennemkørselssporet; kom«.

TL kvitterer ved at gentage meldingen.

2. Ved krydsning på et togmeldested, der er udstyret med et sikringsanlæg, der er indrettet således, at dets sikkerhedsmæssige funktion samt signalgivningen iværksættes automatisk ved togs passage af kontaktsteder, gives der togene køretilladelse til krydsningsstationen således:

TL : »TL her; Tog X (Y) har køretilladelse til (station)
I (station) krydsning med tog Y (X)
.....; kom«.

Lokofører kvitterer ved at gentage meldingen.

Det først ankommande togs togfører skal derefter betjene stationens sikringsanlæg efter den for dette gældende betjeningsinstruks.

Når begge tog er ankommet og er sporfri, melder det første tog:

Lokofører: »Tog X og tog Y ankommet til (station)
.....
Anmoder om køretilladelse«.

TL kvitterer ved at gentage ankomstmeldingen og giver, såfremt betingelserne herfor er til stede, køretilladelse til hvert af togene.

e. Ankomstmelding og køretilladelse ved overhaling

1. Når det tog, der skal overhales, er 500 m foran overhalingsstationens stationsmærke, giver lokoføreren melding herom til TL. TL afgør med hvilken sporbenyttelse toget skal køre ind på stationen, og giver dernæst toget tilladelse til at passere stationsmærket ved følgende melding:

»TL her, tog må rangere ind i spor i (station); kom«.

Lokoføreren kvitterer ved at gentage meldingen.

Når toget er ankommet og holder sporfrit, gives der ankomstmelding.

TL beordrer toget til at omstille og aflåse sporskifterne til gennemkørselssporet og bekræfte, at dette er sket, med følgende melding:

Lokofører: »Tog her. Sporskifterne i (station) omstillet og aflåst til gennemkørselssporet; kom«.

TL kvitterer ved at gentage meldingen.

Det tog, der skal overhale, gives herefter køretilladelse som anført i punkt a.

Når overhalingen har fundet sted, og betingelserne herfor er til stede, gives der det overhalede tog køretilladelse, idet TL samtidig beordrer toget til at omstille og aflåse sporskifterne til gennemkørselssporet og inden afgang bekræfte, at dette er sket, med følgende melding:

Lokofører: »Tog her. Sporskifterne i (station) omstillet og aflåst til gennemkørselssporet; kom«.

TL kvitterer ved at gentage meldingen.

2. Ved overhaling på et togmeldested, der er udstyret med et sikringsanlæg, der er indrettet således, at dets sikkerhedsmæssige funktion samt signalgivningen iværksættes automatisk ved togs passage af kontaktsteder, gives køretilladelsen til det tog, der skal overhales, således:

TL : »TL her; Tog har køretilladelse til (station); kom«.

Lokofører kvitterer ved at gentage meldingen.

Dette togs togfører skal derefter betjene stationens sikringsanlæg efter den for dette gældende betjeningsinstruks.

Når toget er ankommet og holder sporfrit på det i TIB eller tjenestekøreplanen fastsatte spor, gives der ankomstmelding.

Det tog, der skal overhale, gives herefter køretilladelse som anført i pkt a.

Når overhalingen har fundet sted, og betingelserne herfor er til stede, gives der det overhalede tog køretilladelse.

6. Bortfald af meldinger ved automatisk signalgivning

Under enkle forhold og regelmæssig toggang kan Tilsynet med Privatbanerne tillade at de i punkt 2-5 omhandlede meldinger erstattes af automatisk signalgivning. Det anføres i TIB, hvor sådan signalgivning finder sted, og hvilke radiomeldinger lokoføreren skal afgive til TL.

7. Toglederstation ubemandet

TL kan i nærmere i TIB fastsatte tidsrum være ubemandet, såfremt radio- og sikringsanlæg er således indrettet, at de kan omkobles henholdsvis betjenes som anført i punkt a eller b. Der må herunder afvikles den i disse punkter angivne toggang, idet yderligere forskrifterne i punkterne e-f skal iagttages.

a. TL's radiostation omkobles således, at radioopkald ikke kan ske fra TL men alene fra/til tog direkte til/fra

1. en betjent togfølgestation, der kan varetage togledelsen, eller
2. en Falck-Zonen station, hvorigennem der kan ske tilkaldelse af hjælp i tilfælde af uheld eller alarmering af banens ledelse, men ikke udveksling af meldinger af jernbanesikkerhedsmæssig art.

Er foranstående betingelser opfyldt, kan TL gøres ubemandet, når der til stadighed kun befinder sig et tog ad gangen på strækningen.

b. TL's radiostation omkobles som anført i punkt a, og alle stationssikringsanlæg er indrettet således, at deres sikkerhedsmæssige funktion og signalgivning iværksættes automatisk ved togs passage af kontaktsteder. Er foranstående betingelser opfyldt, kan TL gøres ubemandet, når

1. der samtidig er højst et tog ad gangen i hver retning på strækningen, og
2. der for disse er fast krydsning på en station, der er udstyret med udkørselssignaler og i øvrigt indrettet som foran beskrevet.

Såfremt yderligere radioanlæggene indrettes således, at der - når TL omkobles til at være ubemandet - på en særlig radiokanal kan foretages opkald mellem de to tog, kan disse træffe direkte aftale om krydsningsforlægning og forhold af lignende sikkerhedsmæssig art under benyttelse af de i nærværende reglement herfor foreskrevne meldinger.

c. TL må ikke gøres ubemandet, forinden den toggang er afviklet, som planmæssigt skal have fundet sted, medens TL er bemandet.

d. Det skal i TIB fastsættes,

1. hvortil togets fører skal give ankomstmelding, og hvorfra køretilladelse skal indhentes, medens TL er ubemandet, og
2. hvorledes disse meldinger skal videregives TL.

e. Når TL igen skal bemandes, skal TL først sikre sig oplysning om den toggang, der har fundet sted medens TL var ubemandet, jf punkt d.

f. Er radioforbindelsen etableret til en betjent togfølgestation (punkt a.1.), kan denne i tilfælde af signaluorden eller tognedbrud fungere som TL.

8. Radioanlæg i uorden

Såfremt radioanlægget kommer i uorden, eller der undtagelsesvis skal fremføres materiel uden radio, skal meldingerne i fornødent omfang udveksles pr telefon. Kan telefonforbindelse ikke opnås, træder bestemmelserne i § 50 »Radio- og telefonforbindelserne i uorden« i kraft.

§ 9. FJERNSTYREDE STRÆKNINGER**A. GENERELLE BESTEMMELSER**

1. Der må ikke føres tog ind på eller foretages kørsel af nogen art på den fjernstyrede strækning, før der er givet tilladelse hertil af FC.
2. Overgangsstationer og FC udveksler alle af- og tilbagemeldinger efter reglerne i § 7 uanset om hele fjernstyringsanlægget eller kun dele deraf er i drift.
Er overgangsstationen udstyret med udkørselssignal i afhængighed af et strækningssikringsanlæg, kan det for nærmere i TIB angivne overgangsstationer fastsættes, at indhentning af den i stk 1 nævnte tilladelse samt af- og tilbagemelding mellem overgangsstation og FC bortfalder, forudsat at toggangen er planmæssig, og signal- og sikringsanlæg er i orden.
3. Lokal betjening af fjernstyrede stationer, herunder rangering og prøve af sporskifter, samt rangering og sporskiftning ved sidespor på fri bane må kun finde sted efter tilladelse fra FC, jf § 23.9.

B. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR FJERNSTYREDE STRÆKNINGER UDEN STRÆKNINGSSIKRINGSANLÆG

1. Togledelsen

På fjernstyrede strækninger uden strækningssikringsanlæg leder FC toggangen ved hjælp af den fra fjernstyringsapparatet betjente signalgivning (jf signalforskrifter) i forbindelse med de i stk 2-5 foreskrevne radiomeldinger.

2. **Afgangsmelding** skal gives af FC til lokoføreren, såfremt afgangstilladelse ikke fremgår af signalgivningen, og meddeles når betingelserne for afgang fra en station er til stede.
3. **Ankomstmelding** skal gives af lokoføreren til FC, når et tog er ankommet til en krydsningsstation, og i øvrigt når det er foreskrevet i TIB eller forlanges af FC. Ankomstmelding må først afgives, når toget holder sporfrit på det normale standsningssted på stationen.
4. **Forladmelding** skal gives af lokoføreren til FC, når det er foreskrevet i TIB, tjenestekøreplanen eller forlanges af FC, og må først afgives når rangergrænsemærket er passeret.
5. **Radiomeldinger** som foreskrevet i stk 2, 3 og 4 skal gives med følgende ordlyd:

a. *Afgangsmelding:*

FC : »FC her; Tog (nr) afgangstilladelse fra (station); kom«.
 Lokofører: »Tog (nr) afgangstilladelse fra (station); slut«.

Er afgangsstationen en forgreningsstation tilføjes i meldingerne »mod (station)«.

b. Ankomstmelding:

Lokofører: »Tog (nr) kalder FC; kom«.

FC : »FC her, tog (nr); kom«.

Lokofører: »Tog (nr) ankommet til
(station); kom«.

FC : »FC her, tog (nr) ankommet til
..... (station); slut«.

Er ankomststationen en forgreningsstation tilføjes i
meldingerne »fra (station)«.

c. Forladtmelding gives som ankomstmeldingen, men der
meldes »forladt« i stedet for »ankommet«.**d. Ankomstmelding ved krydsning; første tog (Y)**

Lokofører: »Tog (Y) kalder FC; kom«.

FC : »FC her, tog (Y); kom«.

Lokofører: »Tog (Y) ankommet til spor
..... i (station); kom«.

FC : »FC her, tog (Y) ankommet til
spor i (station) skal kryd-
se tog (Z)

Meld når tog (Z) har passeret
indgangssporskiftet; vent«.

Når det krydsende tog (andet tog, tog Z) har passeret sit indgangssporskifte og er sporfri, melder første tog (tog Y):

Lokofører: »Tog (Y) melder, at tog (Z) har passeret indgangssporskiftet i (station); kom«.
 FC : »FC her, tog (Z) ankommet i (station); vent«.

FC foretager retstilling af sporskifter svarende til, at de krydsende tog skal afgå, og når betingelserne herfor er til stede, gives normale afgangsmeldinger.

e. Ankomst- og afgangsmelding ved krydsning, andet tog (Z)

Andet tog modtager afgangsmelding fra FC, såfremt toget ikke har fået signal til gennemkørsel.

f. Ankomstmelding ved overhaling; første tog (Y)

Lokofører: »Tog (Y) kalder FC, kom«.
 FC : »FC her, tog (Y) kom«.
 Lokofører: »Tog (Y) ankommet til spor i (station); kom«.
 FC : »FC her, tog (Y) ankommet til spor i (station) skal overhales af tog (Z); vent«.

Når overhalingen har fundet sted, foretager FC retstilling af sporskifter svarende til, at det overhalede tog skal afgå, og når betingelserne herfor er til stede, gives normal afgangsmelding.

g. *Ankomst- og afgangsmelding ved overhaling; andet tog (Z)*

Det overhalende tog skal med FC udveksle de normale ankomst- og afgangsmeldinger, såfremt toget ikke har fået signal til gennemkørsel.

6. Fjernstyringsanlæg, sikringsanlæg eller radioanlæg i uorden

a. Såfremt fjernstyringsanlægget eller sikringsanlægget på en understation kommer i uorden, kan FC enten

1. lede toggangen - efter omstændighederne på hele strækningen eller en delstrækning - efter reglerne for radiostyrede strækninger, eller
2. etablere understationsdrift i fornødent omfang.

b. Såfremt radioanlægget kommer i uorden udveksles meldinger i fornødent omfang pr telefon, medmindre der etableres understationsdrift, eller om nødvendigt forholdes som anført i § 50.

c. Ved iværksættelse af kørsel som på radiostyret strækning skal FC:

1. sikre sig oplysning om, hvor hvert enkelt tog på strækningen befinder sig,
2. underrette hvert enkelt tog, der skal passere pågældende strækning, om, at der er etableret kørsel som på radiostyret strækning med angivelse af, hvilken strækning det gælder, samt meddele lokoføreren, hvortil han har køretilladelse, og hvorledes der skal forholdes over for et signal, der eventuelt viser »KØR«.

Kørslen sker herefter efter reglerne i § 8 for radiostyrede strækninger.

d. Når fjernstyringsanlægget, sikringsanlægget henholdsvis radioanlægget atter er i orden underrettes togene på strækningen i fornødent omfang om, at pågældende anlæg igen tages i drift.

e. Ved etablering af understationsdrift skal FC sikre sig

1. at indkørselssignaler og eventuelle udkørselssignaler på understationen er sat på »Stop«,
2. at understationen er betjent ved stationsbestyrer, og at denne er bekendt med situationen for den aktuelle toggang.

hvorpå FC sender den (de) pågældende station(er), samt tog- og lokopersonalet i tog på strækningen følgende melding:

»Understationsdrift er etableret på (station(er)), og der køres på af- og tilbagemelding med stationsafstand mellem (station) og (station)«.

Ved understationsdrift udveksles normalt alle af- og tilbagemeldinger mellem FC og understationen. Etableres der understationsdrift på to nabostationer - eller flere efter hinanden følgende stationer - kan FC dog ved tillysningen foreskrive, at af- og tilbagemelding skal ske mellem understationerne indbyrdes for tog indenfor den pågældende strækning, medens der for tog ud over denne altid skal udveksles af- og tilbagemeldinger mellem FC og den understation, der grænser til den i drift værende del af den fjernstyrede strækning.

Under kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand skal følgende iagttages:

- a. Normal signalgivning for ind- og udkørsel skal så vidt muligt anvendes.
- b. Kan et signal ikke vise »Kør«, skal toget enten range- res forbi eller skriftligt, pr radio eller pr telefon have tilladelse til forbikørsel.
- c. Lokoføreren for første tog, der afsendes efter at kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand er indført, skal (medmindre et eventuelt udkørselssignal har vist »Kør«) have ordre til at køre med forsigtighed til næste hovedsignal, forberedt på at standse foran enhver hindring.

Kørsel på af- og tilbagemelding og med stationsafstand sker i øvrigt efter reglerne i § 7 for strækninger, der ikke er fjern- eller radiostyrede.

- f. Når anlæggene atter er i orden, og FC fra understationerne har fået melding om, at der er foretaget det i § 27.2.c. foreskrevne eftersyn, samt har sikret sig oplysning om toggangen, underretter FC den (de) pågældende station(er) samt tog- og lokopersonalet i tog på strækningen ved følgende melding:

»Understationsdrift ophæves på (station(er))
....., og der køres normalt på fjernstyrings- og sikringsanlæg fra (station) til (station)«.

C. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR FJERNSTYREDE STRÆKNINGER MED STRÆKNINGSSIKRINGSANLÆG

1. Togledelsen

På fjernstyrede strækninger med strækningssikringsanlæg (§ 23.3.b) leder FC toggangen ved hjælp af den fra fjernstyringsapparatet betjente signalgivning (jf signalforskrifter) i forbindelse med de på fjernstyringsapparatet angivne indikeringer for sporbesættelser og signalgivning.

2. Strækningssikringsanlæg i uorden

- a. Er strækningssikringsanlægget i uorden, således at FC ikke kan lede toggangen på normal måde, skal FC undersøge, om understationernes sikringsanlæg og fjernstyringen af disse er i orden, således at FC kan betjene sporskifter og signaler på understationerne. Er dette tilfældet, ledes toggangen på den pågældende strækning efter reglerne for fjernstyrede strækninger uden strækningssikringsanlæg, således som angivet i foranstående stk B.
Tog- og lokopersonalet underrettes om den ændrede driftsform.
Notat om den ændrede driftsform og samtlige herunder afgivne meldinger indføres i journalen.
- b. Når anlæggene atter er i orden, aflyses den ændrede driftsform. Tog- og lokopersonalet underrettes, og notat indføres i journalen.

D. FJERNSTYRINGSCENTRAL UBEMANDET

FC kan i nærmere i TIB eller tjenestekøreplanen fastsatte tidsrum være ubemandet, såfremt radio- og fjernstyringsanlæg er således indrettet, at de kan omkobles henholdsvis betjenes som anført i punkt a eller b. Der må herunder afvikles den i disse punkter angivne toggang, idet yderligere forskrifterne i punkterne c-g skal iagttages.

- a. FC's radiostation omkobles, således at radioopkald ikke kan ske fra FC men alene fra/til tog direkte til/fra
 1. en betjent togfølgestation, der kan varetage togledelsen, eller
 2. en Falck-Zonen station, hvorigennem der kan ske tilkaldelse af hjælp i tilfælde af uheld eller alarmering af banens ledelse, men ikke udveksling af meldinger af jernbanesikkerhedsmæssig art.

Er foranstående betingelser opfyldt, kan FC gøres ubemandet, når

3. den strækning, det pågældende tog skal passere, ikke skal passeres af andre tog, før FC igen er bemandet, og
 4. FC har foretaget indstilling af togvej og signalgivning for pågældende tog indtil dettes endestation.
- b. FC's radiostation omkobles som anført i punkt a, og fjernstyrringsapparatet omkobles således, at fjernstyrede stationsanlæg ikke kan betjenes fra fjernstyrringsapparatet, men er programmeret styret fra en i fjernstyringscentralen indbygget automatik. Er foranstående betingelser opfyldt, kan FC gøres ubemandet, når der til stadighed kun befinder sig et tog ad gangen på strækningen.
- c. FC må ikke gøres ubemandet forinden den toggang er afviklet, som planmæssigt skal have fundet sted, medens FC er bemandet.
- d. Det skal i TIB eller tjenestekøreplanen fastsættes,
1. hvortil togets fører skal give ankomstmelding, medens FC er ubemandet, og
 2. hvorledes denne melding skal videregives til FC.
- e. Når FC igen skal bemandes, skal FC først sikre sig oplysning om den toggang, der har fundet sted, medens FC var ubemandet, jf punkt d.
- f. Møder et tog et indkørselssignal, der viser »Stop«, når FC er ubemandet, skal toget rangeres såvel ind på som ud af stationen under særlig agtpågivenhed ved passage af sporskifter og eventuelle overkørsler. Melding herom skal afgives sammen med den i punkt d omtalte ankomstmelding.

- g. Er radioforbindelsen etableret til en betjent togfølgestation (punkt a.1.), kan denne i tilfælde af signaluorden eller tognedbrud fungere som TL, og toggangen afvikles som på radiostyret strækning men med særlig agtpågivenhed, jf punkt f.

§ 10. TOGFØLGE

1. Mellem to nabotogfølgestationer (overgangs-, understationer) eller togmeldesteder må der
 - a. kun være et tog (kørsel med stationsafstand), medmindre strækningen er udstyret med linieblokanlæg, der tillader kørsel med blokafstand, eller der efter særlige regler er anordnet overhaling på sidespor på fri bane (§ 60), eller TL/FC har anordnet et midlertidigt togmeldested mellem stationerne og kørslen sker efter bestemmelserne for radiostyret strækning, jf § 8,
 - b. ikke samtidig være tog, der kører i retning mod hinanden, medmindre der efter særlige regler er anordnet krydsning på ubetjent station eller sidespor på fri bane (§§ 59 og 60).
2. Det er dog tilladt arbejdstog at følge efter plan- og særtog på baner uden strækningssikringsanlæg og/eller linieblok uden iagttagelse af stationsafstand, på betingelse af,
 - at kørslen foregår om dagen og i klart vejr,
 - at begge tog skriftligt på form nr S.2 er underrettet om den trufne anordning, herunder om eventuel standsning af det forreste tog ved et foran næste togfølgestation liggende holdsted; på radiostyrede og fjernstyrede strækninger kan denne underretning gives af TL/FC over radio,
 - at det bageste tog afgår tidligst 5 minutter efter det forreste, og
 - at det bageste tog fremføres med ringere hastighed end det forreste og ikke hurtigere, end at det med sikkerhed kan bringes til rettidig standsning, såfremt det forreste tog standser undervejs, eller såfremt afstanden mellem togene kendelig formindskes.

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

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

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

§ 11. TOGENES IND-, UD- ELLER GENNEMKØRSEL PÅ STATIONER

1. Signal til ind-, ud- eller gennemkørsel på en station må kun gives af stationsbestyreren/TL/FC eller på hans ansvar af den, han i hvert enkelt tilfælde beordrer dertil.
2. Sporskifterne skal være rigtigt stillet til den for toget bestemte togevej. Indgangssporskifternes stilling skal som regel være således, at der ikke opskæres sporskifter, selv om et tog skulle køre for langt. Hvis denne stilling ikke er fremtvunget af sikringsanlægget, er det tilladt ved togkrydsning at lade sporskifterne stå til hver sit spor under det først ankomende togs indkørsel, såfremt forholdene og navnlig hensynet til togenes rettidige ekspedition gør det ønskeligt.
Modgående sporskifter i togvejen samt dækningssporskifter og sporspærrer skal være aflåste.
3. Umiddelbart forinden der gives eller beordres givet signal eller gives køretilladelse, skal der være foretaget togevejseftersyn. Det samme gælder ved ind- eller udkørselstilladelse, hvad enten den gives skriftligt, pr radio eller pr telefon.

Ved togvejseftersynet skal der skaffes sikkerhed for, at den for toget bestemte togvej er fri, og at sporskifterne i togvejen samt dækningssporskifter og sporspærrer er rigtigt stillet og aflåst.

4. På stationer med centralsikring bortfalder eftersynet af sporskifternes aflåsning, og eftersynet af sporskifternes rigtige stilling kan ske gennem iagttagelse af centralapparatet, henholdsvis fjernstyringsapparatet. Såfremt centralsikringen for et sporskifte ikke er i orden (f.eks. efter opskæring), skal dette sporskiftes rigtige stilling og aflåsning konstateres ved eftersyn af selve sporskiftet. Når sporskifter er udstyret med nøgletåse, kan stationsbestyreren, uanset om sporskifterne indgår i centralsikring eller ej, konstatere deres aflåsning i rigtig stilling ved at sikre sig, at de pågældende nøgler er på plads.
På stationer med fuldstændig sporisolation kan eftersynet af, at togvejen er fri ske ved iagttagelse af centralapparatet henholdsvis fjernstyringsapparatet.
På stationer, hvor der kun er delvis eller ingen sporisolation, skal stationsbestyreren personligt efterse, eller ved meldinger sikre sig, at togvejen er fri. Er en sådan station fjernstyret, skal FC ved radiomelding (Forladmelding) sikre sig, at tog har forladt stationen, før der stilles signal for efterfølgende tog på den pågældende station.
På radiostyrede strækninger skal TL ved radiomeldinger sikre sig, at sporskifter efter krydsninger og rangering er stillet til gennemkørselsspor (jf. dog § 8 punkt 5.d.2, 5.e.2 og 6), samt ved radiomelding (Forladmelding) sikre sig, at tog har forladt et togmeldested, før der gives et efterfølgende tog køretilladelse til det pågældende togmeldested.
5. Gennemkørende tog, der skal afvente et krydsende togs ankomst, bør i almindelighed standses for »Stop« foran stationen, indtil forudsætningerne for gennemkørsel er til stede. Det samme gælder gennemkørende tog, der skal afvente, at et forudkørende tog ankommer til næste station.
6. Et tog, der er standset på en station, må ikke rykke tilbage uden særlig tilladelse fra stationsbestyreren henholdsvis TL/FC. Dette gælder også, selv om tilbagerykning kun ønskes, fordi toget er kørt for langt frem.

7. På stationer med overkørselsanlæg skal disse betjenes efter særlig instruks.

§ 12. TOGENES IND- OG UDRANGERING. IND- OG UDKØRSELSTILLADELSE PR RADIO ELLER TELEFON

1. Stationsbestyrers, TL's, FC's forhold

Forinden stationsbestyreren/TL/FC giver tilladelse til at ind- eller udrangere et tog, eller

pr radio eller telefon giver et tog ind- eller udkørselstilladelse,

skal han have foretaget togvejseftersyn som foreskrevet i § 11 om togenes ind-, ud- eller gennemkørsel på stationer.

Såfremt den pågældende ind- henholdsvis udkørselstogvej kan stilles og aflåses og i øvrigt er fri, gives der ind- henholdsvis udkørselstilladelse. I modsat fald ind- henholdsvis udrangeres toget under særlig agtpågivenhed ved passage af sporskifter. Når der gives et tog ind- henholdsvis udrangeringstilladelse, skal der samtidig gives oplysning om hvilke modgående sporskifter, som ikke er fastholdt, toget skal passere, og om bestemmelserne i pkt 3e.

2. Lokoførers forhold

Når et tog ekstraordinært får signal »Stop« på et ind- eller udkørselssignal, skal der forholdes således:

- a. På strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede, skal lokoføreren give signal »Færdig til indkørsel« (§ 93.A.6.), og såfremt der er telefon ved signalet, skal han straks efter standsning foretage opkald til stationsbestyreren.
- b. På strækninger, der er radiostyrede eller fjernstyrede, skal lokoføreren kalde TL henholdsvis FC pr radio (evt signaltelefon).
- c. Lokoføreren afgiver følgende melding:

»Tog har »Stop« ved (signalets betegnelse)
..... på (station)«.

Benyttes telefon, skal lokoføreren forblive ved telefonen, indtil forholdsordre er modtaget.

- d. Toget skal herefter ind- henholdsvis udrangeres eller have ind- henholdsvis udkørselstilladelse pr radio eller telefon.

3. Ind- henholdsvis udrangering

- a. Skal et tog indrangeres, sker dette fra stationsgrænsen ved en af stationen udsendt rangerleder. Lokoføreren underrettes mundtligt af rangerlederen om grunden til indrangeringen samt om, til hvilket spor indrangeringen skal foregå.
- b. Skal et tog udrangeres, underrettes tog- og lokoføreren derom. Efter at stationsbestyreren/TL/FC har givet afgangssignal (køretilladelse, afgangstilladelse) til toget og underretning til rangerlederen, giver denne det nødvendige signal til lokoføreren.
- c. Rangerlederen skal under ind- og udrangering tage plads på lokomotivet eller, når toget skydes af lokomotivet, på forreste køretøj og forblive der, for indkørende togs vedkommende indtil toget er standset på stationen, for udkørende togs vedkommende indtil lokomotivet har passeret sidste modgående sporskifte i togvejen og udkørselssignalet. Toget skal om fornødent standse for at optage eller afsætte rangerlederen. Hvis det skønnes hensigtsmæssigt, kan rangerlederen gå foran toget i stedet for at tage plads på dette.
- d. Det kan pålægges togføreren at fungere som rangerleder, såfremt han er tilstrækkelig kendt med stationens sporforhold.
- e. Ved ind- henholdsvis udrangering må sporskifter ikke passeres før begge sporskiftetunger er konstateret retstillet, og tungetilslutningen er i orden. Ved passage af modgående sporskifter, der ikke er fastholdt, må hastigheden ikke overskride 15 km/t.
- f. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger er lokoføreren - eventuelt togføreren jf pkt d. - rangerleder.

4. Ind- henholdsvis udkørselstilladelse

Lokoføreren underrettes om årsagen til, at signalet viser »Stop«. Når betingelserne herfor er til stede, gives tilladelse til ind- eller udkørsel ved følgende melding:

»Tog må passere (signalets betegnelse) i »Stop«-stilling i station. Togvejen er indstillet til indkørsel i spor (henholdsvis til udkørsel fra spor)«.

Lokoføreren gentager meldingen og sikrer sig navn og stilling på den, der har afgivet meldingen.

§ 13. KRYDSNINGER, OVERHALINGER, TOGPASSERINGER

1. Ved krydsning forstås:

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

Er stationen endestation eller udgangsstation for et af togene, og mellemrummet mellem de mødende togs ankomst fra og afgang til samme enkeltsporede banestykke ikke overstiger 30 minutter, betragtes togene som værende samtidig til stede på stationen.

2. Ved overhaling forstås:

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

3. Ved togpassering forstås:

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

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

På strækninger med strækningssikringsanlæg kan krydsninger og overhalinger alene være angivet på grafiske køreplaner.

I særtogsanmeldelsen angives, på hvilke stationer plantog, andre særtog samt arbejdstog skal krydse, overhale, overhales af eller passeres af vedkommende særtog.

I særtogsanmeldelser, ved hvilke der tillyses arbejdstog angives, på hvilke stationer arbejdstoget skal passeres af andre tog.

5. a. Et tog, der ankommer til en station, på hvilken det skal krydse et andet tog, må ikke forlade krydsningsstationen før enten krydsningen har fundet sted, eller krydsningen er blevet forlagt i overensstemmelse med de i § 43 anførte regler, eller det mødende tog er blevet indstillet, medmindre det skal fortsætte sit løb ad et andet spor end det, der benyttes af det krydsende tog.
- b. Tog- og lokofører skal i muligt omfang kontrollere krydsende togs tilstedeværelse.
- c. På fjernstyrede strækninger med strækningssikringsanlæg skal tog- og lokofører ikke kontrollere krydsende togs tilstedeværelse, medmindre FC - ved uorden i strækningssikringsanlægget, jf § 9.c.2. - giver ordre hertil.
- d. På stationer uden udkørselssignaler må rangering ud i et ventetogs togvej kun finde sted, når det er nødvendigt af hensyn til krydsning eller for at afsætte eller optage vogne på sidespor, og kun efter udtrykkelig tilladelse i hvert enkelt tilfælde fra stationsbestyreren; hovedsignal »Stop« skal vises mod det kommende tog.

Medmindre lokoføreren forud er mundtligt underrettet om, hvilke rangerbevægelser der skal foretages, skal rangerlederen stå på lokomotivet og må ikke springe af, før den fremadgående bevægelse er standset.

6. Umiddelbart inden togafgang fra udgangsstationen skal tog- og lokoføreren på deres rapporter sætte kryds ud for de stationer og holdsteder, hvor krydsning, overhaling eller togpassering skal finde sted. Denne afkrydsning rettes og suppleres, såfremt der senere kommer meddelelse om nye krydsninger, overhalinger og togpasseringer eller om forlægning af disse eller af de tidligere fastsatte.

Disse påbud gælder dog ikke ved kørsel på fjernstyrede strækninger med strækningssikringsanlæg, jf pkt 5.c.

§ 14. TOGENES SPORBENYTTELSE PÅ STATIONER

1. Normal sporbenyttelse

Den normale sporbenyttelse for ankommende (herunder gennemkørende) tog fastsættes i TIB eller tjenestekøreplanen, og må kun fraviges, når forholdene gør det nødvendigt. Ikke-standsende tog kører altid igennem ad gennemkørselssporet. Tog, for hvilke der i tjenestekøreplanen er angivet standsning efter behov, benytter gennemkørselssporet, medmindre der i TIB eller tjenestekøreplanen fastsættes anden sporbenyttelse.

2. Ændret sporbenyttelse

Når forholdene nødvendiggør forandring i den fastsatte sporbenyttelse, forholdes der således:

- a. På stationer med indkørselssignal, der kan vise »Kør til afvigende spor« (§ 79.6) kan sporbenyttelsen ændres uden iagttagelse af særlige forholdsregler.
- b. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger underretter TL/FC lokoføreren om den ændrede sporbenyttelse.
- c. Øvrige stationer foranlediger, at en tidligere togfølgestation - så vidt muligt en standsningsstation - underretter togets lokofører skriftligt på form S.3 om den ændrede sporbenyttelse. Når toget er underrettet, skal underretningsstationen straks meddele dette til den station, på hvilken sporbenyttelsen ændres.
Er toget ikke underrettet på en tidligere station, skal det standses foran den station, på hvilken sporbenyttelsen skal ændres, hvorefter lokoføreren underrettes. Alt efter forholdene kan toget herefter tages ind for signal, gives indkørselstilladelse pr telefon eller radio eller rangeres ind.

- d. Ved bortfald af en overhaling eller krydsning bibeholdes som regel den for de pågældende tog fastsatte sporbenyttelse.
- e. Vigesporene bør ved de hyppigst forekommende ekstraordinære krydsninger og overhalinger anvendes efter en fast regel.

§ 15. SAMTIDIG ANKOMST ELLER AFGANG AF FLERE TOG

For togs ind- og udkørsel på en station gælder den regel, at
samtidig indkørsel
samtidig udkørsel eller
samtidig ind- og udkørsel

kun må finde sted, når berøring mellem de benyttede togveje er udelukket enten ved selve sporanlægget eller ved centralsikringen. Som indkørselstogvej betragtes det pågældende spor i hele dets udstrækning, og som udkørselstogvej regnes sporet fra togets bagende til stationsgrænsen, i begge tilfælde for så vidt der ikke for det pågældende sikringsanlæg er fastsat en bestemt begrænsning. Et tog må ikke tages ind på en station, så længe et andet togs ekspedition foregår over dets togvej, medmindre der er truffet de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger. Stations- og togpersonalet skal være opmærksom på, at publikum advares i det omfang, det er muligt.

§ 16. TOGENES STANDSNING PÅ STATIONER M V

1. **Standsningssted**

Det påhviler lokoføreren at bringe toget til standsning på rette sted, eventuelt efter signal fra togføreren eller stationen. Ved togets standsning på en station er lokoføreren ansvarlig for, at toget ikke kører ud over frispormærket til krydsningssporet (overhalingssporet). Det ansvar for fri togvej, der påhviler stationen/TL/FC berøres ikke heraf.

2. **Planmæssigt standsende eller gennemkørende tog**

Når der i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen ved en mellemstation eller et holdested kun er anført afgangstid, er toget planmæssigt gennemkørende.

Er der anført både ankomsttid og afgangstid, eller er der i stedet for ankomsttid anført X, er toget planmæssigt standsende. Angivelsen X tilkendegiver, at daglig standsning ikke anses for nødvendig.

3. Bortfald af standsning

Et tog skal standses ved de stationer m v, ved hvilke det er planmæssigt standsende. Fra denne regel gælder følgende afvigelser:

- a. Hvor der i stedet for ankomsttid er anført X, kan standsningen bortfalde, såfremt toget intet har at afsætte, hvorom togføreren skal underrette lokoføreren, og såfremt vedkommende station m v intet har til optagelse, hvilket på strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede, tilkendegives ved, at der gives signal til gennemkørsel. På stationer på radiostyrede og fjernstyrede strækninger må gennemkørsel kun finde sted, såfremt køretilladelsen/signalgivningen tillader det, og der ikke er rejsende at optage. På ubetjente stationer og holdsteder må gennemkørsel endvidere finde sted, når der ikke er rejsende at optage.
- b. For ikke-personførende tog kan standsning bortfalde, uanset om der er angivet såvel ankomsttid som afgangstid, såfremt toget intet har at afsætte, og der på stationen intet er til optagelse.

Der anvendes følgende fremgangsmåde:

Togføreren melder »Tog intet arbejde i« til stationen og underretter lokoføreren om afgivelsen af denne melding. Har stationen intet til optagelse, og er i øvrigt betingelserne for gennemkørsel til stede, giver stationen signal »Gennemkørsel« (§ 79.7 og 8), og toget kan passere uden standsning. Har stationen derimod arbejde til toget, gives der signal »Kør«.

Er strækningen radiostyret eller fjernstyret, gives foranstående melding fra togføreren til lokoføreren, der videregiver meldingen til TL/FC. Denne bestemmer, om standsningen kan bortfalde og giver underretning herom til lokoføreren, der underretter togføreren. TL/FC giver endvidere eventuel fornøden videre køretilladelse henholdsvis signalgivning til gennemkørsel.

§ 17. AFGANGS- OG PASSAGETID. TILLADELSE TIL KØRSEL FØR PLANMÆSSIG TID

Personførende tog må ikke afgang før den i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen anførte afgangstid. I øvrigt må gennemkørende tog passere, og ikke-personførende tog afgang, højst 3 minutter før den planmæssige afgangstid.

Ikke-personførende tog kan dog gives tilladelse til at køre mere end 3 minutter tidligere end den planmæssige tid, således:

Mellem kl 18,00 og 6,00: Såfremt der ikke af bane eller signalpersonale er anmeldt arbejde eller eftersyn på strækningen, jf § 49.

Såfremt sådant arbejde er anmeldt, skal der foretages underretning som anført for tidsrummet 6,00 - 18,00.

Mellem kl 6,00 og 18,00: Såfremt bane- og signalpersonale på linien er underrettet om den tidligere kørsel, jf § 49.7.c og d.

Er sådan underretning ikke givet, må tidligere kørsel kun finde sted, såfremt lokoføreren underrettes om på eller mellem hvilke stationer, der kan forventes at være bane- eller signalpersonale på strækningen. Toget skal i så tilfælde på de pågældende stationer eller strækninger fremføres med forsigtighed og med en hastighed afpasset efter synligheds- og bremseforhold, og i øvrigt under hyppig brug af fløjten.

På strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede, træffes aftalen om togs tidligere kørsel mellem de togfølgestationer, der skal foretage af- og tilbagemelding. Den togfølgestation, der anordner den tidligere kørsel, skal i fornødent omfang underrette mellemstationer samt bane- og signalpersonale. Når dette er sket, må der gives skriftlig underretning til tog- og lokofører med angivelse af mellem hvilke stationer tilladelsen til tidligere kørsel gælder, og hvor forsigtig kørsel skal finde sted, fordi personale på linien ikke er underrettet.

På radiostyrede og fjernstyrede strækninger foretager TL/FC underretningerne til stationer, bane- og signalpersonale, hvorefter lokoføreren underrettes pr radio. Lokoføreren videregiver underretningen til togføreren.

IV. Sikkerhedsmæssig betjening af stationerne

§ 18. STATIONSBESTYRERENS, TL's, FC's AFLØSNING

Når stationsbestyreren/TL/FC tiltræder eller slutter tjenesten, samt når han afløses, skal bemærkning derom med angivelse af klokkeslæt indføres i journalen.

På radiostyrede og fjernstyrede strækninger skal TL/FC endvidere over radioen til anlæggets båndoptager indtale navne, ugedag, dato samt klokkeslæt for vagtens overtagelse og afslutning. Bemærkningen i journalen skal indeholde en meddelelse om modtagne meldinger, ordrer eller andre bestemmelser, som det er af betydning for afløseren at kende.

Ved en stations overgang fra at være betjent til at være lukket, ubetjent, ubemandet eller fjernstyret og omvendt, skal bemærkningen endvidere indeholde angivelse om de i §§ 26 og 27 nævnte forhold. Den fratrædende stationsbestyrer/TL/FC og afløseren, henholdsvis den, der overtager tjenesten, når stationen atter åbnes henholdsvis betjenes, underskriver bemærkningen.

Når understationsdrift etableres eller ophører, skal bemærkning herom med angivelse af klokkeslæt indføres i journalen såvel på den pågældende understation som på FC.

På radiostyret eller fjernstyret strækning kan journalen på TL henholdsvis hos FC erstattes af belægningsplan. Alle meldinger optages desuden på båndoptager.

Afløsning af stationsbestyrer/TL/FC må ikke uden bydende nødvendighed finde sted under afvikling af skarp krydsning, eller når der er gjort skridt til forlægning af krydsning, forandring af overhaling o.l. Den tjensthavende må i sådanne tilfælde ikke fratræde, forinden forholdet er bragt i orden.

§ 19. TAVLE OM UREGELMÆSSIGHEDER

På alle togfølgestationer/TL/FC skal på iøjnefaldende sted være anbragt en rød tavle eller lignende med påskrift »Uregelmæssigheder«.

Her skal stationsbestyreren henholdsvis TL/FC lade anbringe alle meddelelser om sporspærringer på stationen og tilstødende strækninger samt om indtrådte uregelmæssigheder vedrørende signal-, sikrings-, radio- og overkørselsanlæg, når disse sporspærringer eller uregelmæssigheder kan berøre toggangen eller rangeringen, om fornødent med angivelse af, hvilke forholdsregler der i den anledning skal træffes. Så snart uregelmæssighederne er afhjulpet, skal meddelelserne fjernes fra tavlen.

§ 20. NOTERINGSKALENDER

Til stationerne/TL/FC udleveres en noteringskalender, hvori der indføres korte uddrag af særtogsanmeldelser og andre vigtige meddelelser vedrørende toggangen.

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

§ 21. RADIO- OG TELEFONVAGT

1. På strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede, holder betjente togfølgestationer telefonvagt fra en passende tid før første afmelding af tog skal modtages og indtil sidste tilbage melding er modtaget.
2. a. På radiostyrede eller fjernstyrede strækninger holder TL henholdsvis FC radio- og telefonvagt fra en passende tid før dagens første tog indlades på og indtil dagens sidste tog har forladt den radiostyrede henholdsvis fjernstyrede strækning eller har afsluttet sin kørsel og givet melding herom til TL/FC.
Er TL henholdsvis FC ubemandet, udveksles meldinger som fastsat i §§ 8.7 og 9.D.

- b. Overgangsstationer holder telefonvagt i den tid, de er betjent og da efter reglerne i pkt 1.
- c. Understationer holder kun telefonvagt, når der på den pågældende station er etableret understationsdrift og da efter reglerne i pkt 1.

§ 22. STATIONSPERSONALETS IAGTTAGELSE AF TOG

Under togs ind-, ud- og gennemkørsel på en station skal stationspersonalet - såfremt det ikke er optaget af andet arbejde - iagttage toget, således at de i givet fald kan gribe ind over for eventuelle uregelmæssigheder.

§ 23. AFLÅSNING OG BEHANDLING AF SPORSKIFTER SIKRINGSANLÆG OG CENTRALSIKRING

1. For sporskifter, der indgår i togeveje eller tjener til dækning af disse, skal af direktøren være foreskrevet en bestemt normalstilling. For de øvrige sporskifter skal stationens leder så vidt muligt fastsætte en normalstilling.

Overalt, hvor det er gørligt, skal sporskifterne, når de ikke benyttes, være stillet således, at vogne, som måtte komme i bevægelse, ikke kan løbe ud i hovedspor.

2. Sporskifters og sporspærrers aflåsning

- a. Aflåsning ved hængelås

1. Sporskiftelåsene må ikke bruges til andet end aflåsning af sporskifter.
Nøglerne til hængelåsene skal straks fjernes fra låsene, når aflåsningen er sket.
2. Sporskifter, der aflåses med hængelås, skal henstå aflåset, undtagen, når der foretages rangering eller sporskifteeftersyn.
3. Det er forbudt personale, der ikke skal beskæftiges ved rangering eller sporskifteeftersyn, at være i besiddelse af nøgler til stationernes sporskiftelåse.

4. Sporspærrer, der aflåses med hængelås, skal aflåses, når der er hensat vogne på sidesporet.
- b. Aflåsning ved nøgletås som ikke indgår i centralsikring

Efter foretagen aflåsning af nøgletåserne skal nøglerne anbringes på foreskreven plads.
3. Sikringsanlæg og centralsikring

Sikringsanlæg er tekniske anlæg, der gennem signalgivningen sikrer togenes kørsel.

 - a. Stationssikringsanlæg
 1. En stations sikringsanlæg omfatter:

aflåsningsindretninger for sporskifter og sporspærrer, signaler, betjenings- og kontrolindretninger.
 2. En station har centralsikring, når sikringsanlægget kan betjenes og kontrolleres fra betjeningspult (centralapparat) på stationen henholdsvis fra FC. Anlægget skal være således indrettet,

at der ikke kan stilles signal »Kør«, »Kør igennem« eller »Stop og ryk frem«, forinden alle sporskifter, der skal befares, er aflåst i rette stilling for pågældende togvej,
at der ikke kan stilles signal »Kør« eller »Kør igennem«, forinden dækningssporskifter er aflåst i rette stilling, og dækningssignaler står i rette stilling for pågældende togvej,
at sporskifter, der skal befares, er sikret mod omstilling, så længe signal »Kør«, »Kør igennem« eller »Stop og ryk frem« vises,
at dækningssporskifter og dækningssignaler er sikret mod omstilling, så længe signal »Kør« eller »Kør igennem« vises,

at signal »Kør igennem« fra indkørselssignalet kun kan gives for en bestemt togvej for hvert gennem stationen førende strækningsspor,

at der ikke på samme tid kan gives signal »Kør«, »Kør igennem« eller »Stop og ryk frem« ad flere togveje, hvis samtidige brug medfører fare (fjendtlige togveje).

Hvor der i sikringsanlægget indgår nøgleaflåsede sporskifter og sporspærre, skal nøglerne, inden signalgivning kan foretages, enten

være indsat i de tilsvarende nøglehuller i centralapparatet, eller

være indsat i aflåsningskasse, eller

forblive i sporskiftets (sporspærrens) nøgletås i aflåst stilling, og

må først kunne frigøres herfra til benyttelse, når pågældende togveje er opløst.

Sporspærre skal - såfremt de ikke indgår i centralsikringen - aflåses med hængelås. Efter rangering henholdsvis hensætning af vogne skal sporspærre aflåses forskriftsmæssigt.

3. På stationer for enkeltsporede baner skal sikringsanlægget, såfremt stationen skal kunne være ubetjent (§ 27), være indrettet således, at der i tidsrum, i hvilke stationen er ubetjent, kan finde samtidig signalgivning sted for begge køreretninger ad samme togvejsspor. Telefonen, der er bestemt for af- og tilbagemelding, er i disse tidsrum frakoblet, og signal »Stationen ubetjent« er tændt.

b. Strækningssikringsanlæg

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

Et strækningssikringsanlæg sikrer endvidere, at signalgivningerne er således indbyrdes afhængige,

at der ikke på samme tid kan vises signal »Kør« for begge køreretninger på samme afsnit af en enkeltsporet strækning, samt

at signal »Kør«, »Kør igennem« eller »Stop og ryk frem« kun kan vises, når strækningen indtil efterfølgende hovedsignal er ubesat.

4. Om regler for sporskifternes aflåsning, når en station lukkes eller i togtid overgår til at være ubetjent, ubemandet eller fjernstyret se §§ 26 og 27.

Om regler for sporskifternes aflåsning på sidespor på fri bane, se § 58.

5. På baner, hvor største tilladte hastighed ad stationernes gennemkørselsspor er mere end 45 km i timen, skal pågældende stationer have

centralsikring eller
dobbel aflåsning af samtlige sporskifter i togvejen.

På baner, hvor største tilladte hastighed er mere end 75 km i timen, skal stationerne have centralsikring.

6. Betjeningsinstrukser og særlige vejledninger for de enkelte sikrings- og signalanlæg samt fjernstyringsanlæg skal udleveres til det i betragtning kommende personale.

Bestemmelser om normalstilling og aflåsning af sporskifter og sporspærre, der kan betjenes af togpersonalet, optages i TIB.

7. Stationens leder er ansvarlig for, at der til sporskifte- og signalbetjening, herunder betjening af fjernstyringsanlæg, kun anvendes personale, der er fortrulig med anlæggene. Kræver udførelsen af arbejdet en samvirken af flere, skal det fastsættes, hvem der skal lede arbejdet. Den, der betjener et sporskifte, har ansvaret for dets betjening.

Stationsbestyreren/TL/FC har ansvaret for sporskifternes stilling og aflåsning, jf dog pkt 8 og 9.

8. På ekspeditricestationer på strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede, betjenes sporskifterne altid (også når der måtte være mandlig afløsning) af togpersonalet, og togføreren har personlig ansvaret for,

at stationens sporskifter og sporspærre efter endt rangering stilles tilbage i normal stilling og aflåses,

at vogne henstår indenfor frispormærket og er bremse-sede og afstoppede, og

at der afgives melding til ekspeditricen herom.

Bestemmelserne i foranstående stykke fritager dog ikke ekspeditricen (stationsbestyreren) for at foretage togvejseftersyn, jf § 11.

9. For betjening af sporskifter på radiostyrede eller fjernstyrede strækninger gælder reglerne i § 8, stk 1, 5d og 5e henholdsvis § 9, A.3.

Når TL eller FC har givet tilladelse til rangering, er rangerlederen efter endt rangering ansvarlig for,

at sporskifterne og sporspærreerne er stillet tilbage til normale stillinger og aflåsede,

at vogne henstår indenfor frispormærket og er bremsede og afstoppede, og

at melding herom afgives til TL henholdsvis FC.

Tilsvarende gælder, såfremt stedligt tjenstgørende personale bistår ved sporskiftning m v (jf § 8.1) samt for sporskifteeftersyn.

10. Sporskifter, som ved en fejl er befaret medgående i urigtig stilling, må ikke befares i retning mod tungespidsen, før de er efterset og fundet farbare. Sådanne opskæringer skal straks anmeldes.

Alle opskæringer ved centralsikrede sporskifter - også påbegyndte, hvor et hjul har været i klemme mellem den tilliggende tunge og sideskinnen, medens sporskifte- og betjeningslåsen tilsyneladende ingen skade har taget - skal straks anmeldes.

Anmeldelserne skal ske til stationsbestyreren/TL/FC, der

om nødvendigt aflyser benyttelsen af sporskifterne i fornødent omfang,

foranlediger, at baneafdelingen efterser sporskifterne, foretager notat i journalen om af- og tillysningen, og giver videre underretning som eventuelt foreskrevet i særlig instruks.

§ 24. EFTERSYN AF SPORSKIFTER OG SPORSPÆRRER

Baneafdelingen skal en gang ugentlig foretage eftersyn af tungetilslutning m v af alle de sporskifter som ligger i en stations togveje, samt alle sporskifter og sporspærrer, der indgår i stationens sikringsanlæg. Tilsvarende eftersyn foretages af sporskifter på holdesteder og sidespor på fri bane.

Samtidig efterses om sporskifterne er velsmurte, og der foretages om fornødent smøring af sporskifterne.

Underretning om, at eftersynet har fundet sted og dato herfor, skal af pågældende baneformand eller dennes stedfortræder skriftligt meddeles banens hovedkontor.

Underretning om eventuelle fejl og de foranstaltninger af sikkerhedsmæssig art, der må foretages, gives straks til stationsbestyreren henholdsvis TL eller FC, hvem det påhviler at foretage det i denne anledning fornødne.

På en radiostyret eller fjernstyret strækning må sporskiftning eller oplåsning af sporskifter kun foretages, når TL henholdsvis FC har givet tilladelse hertil. På andre strækninger træffes aftale med stationsbestyreren.

Ved eftersyn af et sporskifte skal det konstateres, at tungetilslutningen er i orden i den stilling af sporskiftet, hvori det er aflåset, det vil sige, at det stykke, tungen kan fjernes fra sideskinen, når sporskiftet er aflåset, er mindre end 3 mm, at sporskifterne og sporspærrerne er forskriftsmæssigt aflåset, samt at sporskiftesignalets stilling svarer til sporskiftets stilling.

Det prøves for aflåselige sporskifters vedkommende, om sporskiftet kan aflåses i urigtig stilling.

§ 25. ARBEJDER VED OG FORANDRINGER ELLER IBRUGTAGNING AF SPOR, SIGNAL- OG SIKRINGSANLÆG

Ved arbejder ved og forandringer af spor-, signal- eller sikringsanlæg, ved ibrugtagning af nye sikringsanlæg og i øvrigt ved større arbejder af anden art foranlediger direktøren alle vedkommende instrueret i fornødent omfang, og der forholdes i øvrigt som anført i §§ 48 og 49.

§ 26. FORHOLDSREGLER NÅR EN STATION LUKKES I TOGFRI TIDSRUM

Inden en station lukkes, skal stationsbestyreren have skaffet sig vished for:

- at** den foreskrevne togvej er fri, og at samtlige sporskifter i togvejen med tilhørende dækningssporskifter og sporspærrer er rigtigt stillet og aflåset,
- at** vogne, hvis indløb i togvejen ikke kan hindres ved aflåsede sporskifter eller sporspærrer, er sikret mod at komme i bevægelse ud imod den pågældende togvej, således at denne uden hindring kan befares af tog, der eventuelt løber uanmeldt efter stationens lukning,
- at** der ikke i nærheden af togvejen findes genstande, som af en eller anden grund kan blive sat i bevægelse og derved komme ind i togvejen eller i farlig nærhed af denne,
- at** uvedkommende ikke kan gribe ind i sikringsanlægget, og
- at** de af sporskifter og sporspærrer udtagne nøgler ikke er tilgængelige for uvedkommende.

Ved det i § 18 nævnte notat i journalen ved lukning af stationen skal det anføres: Betingelserne i SIR § 26 er opfyldt.

§ 27. FORHOLDSREGLER NÅR EN STATION OVERGÅR TIL I TOGTID AT VÆRE UBETJENT, UBEMANDET ELLER FJERNSTYRET

- 1. Strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede**
En station kan, når nedennævnte bestemmelser er opfyldt, være ubetjent i togtid.
 - a. I TIB angives, ved hvilke plantog en station er ubetjent, og i anmeldelsen for særtog, arbejdstog eller hjælpetog angives, hvorvidt en eller flere stationer er ubetjent ved toget.
 - b. Når en station skal overgå til at være ubetjent station, foretages eftersyn og indstilling af togvej samt aflåsning af sporskifter m v som angivet i § 26 for lukkede stationer.

Signalgivning foretages som angivet i signalforskrifterne, og linietelefonen afbrydes.

Såfremt der på stationen findes automatisk sikrede overkørsler, skal drejeomskifteren i stationens betjeningskasse - medmindre andet er foreskrevet - stilles på »Gennemkørende tog«.

Stationen melder derefter til den i TIB angivne station: »NN station er forskriftsmæssigt sikret, og betjeningen ophører«. Meldingen indføres både i den afgivende og modtagende stations journal.

- c. Såfremt betingelserne for, at stationen kan være ubetjent, ikke er til stede, skal pågældende station foranledige, at tog- og lokoførerne for de tog, der skulle passere stationen, medens den var ubetjent, underrettes efter reglerne i punkt j.
- d. Når det er bestemt, at en eller flere stationer skal være ubetjent for et tog, må dette ikke afsendes fra en togfølgestation, førend denne har modtaget melding om, at de mellem denne og næste togfølgestation liggende, ubetjente stationer er blevet forskriftsmæssigt sikret.
- e. Modtages den i punkt d anførte melding ikke fra en station, skal togfølgestationen foranledige, at tog- og lokoførerne for de tog, der skal passere den pågældende ubetjente station, underrettes skriftligt. Der skal da udvises særlig forsigtighed ved togets indkørsel på stationen.
- f. Stationsbestyreren på en togfølgestation må ikke fratræde tjenesten, forinden den toggang er afviklet, som planmæssigt skal have fundet sted, medens stationen endnu fungerer som togfølgestation.
- g. Når en eller flere stationer er ubetjent, foretages af- og tilbage melding af toget imellem de øvrige togfølgestationer på sædvanlig måde i overensstemmelse med nærværende reglement.
- h. Forinden en station igen overgår til at være betjent, skal eventuelle sikringsanlæg være bragt tilbage i normalstilling. Stationsbestyreren skal personlig forvise sig om, at indkørselssignalerne står på »Stop«, og at signal »Stationen ubetjent« er slukket. Stationsbestyreren skal snarest derefter skaffe sig oplysning om toggangen, og før dette er sket, må der ikke foretages omstilling af sporskifter.

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

Togføreren for hvert enkelt tog, der planmæssigt skal standse på stationen i den tid, denne ekstraordinært fungerer som togfølgestation, skal dernæst gennem en foranliggende togfølgestation, hvor toget efter sin køreplan skal holde, underrettes om forholdet ved følgende melding:

»Tgf tog

Stationen fungerer som togfølgestation.

..... Stationens navn«.

Umiddelbart efter at denne meddelelse er afgivet til toget, giver underretningsstationen følgende melding til den ny-etablerede togfølgestation:

»Tog underrettet om, at station fungerer som togfølgestation.

..... Stationens navn«.

Modtager stationen ikke rettidigt denne melding, tages toget ind for den signalgivning, der er foreskrevet for standsning af planmæssigt gennemkørende tog (§ 95.A.10), og underrettes straks efter standsningen om forholdet. Toget kan dog tages ind på stationen på normal måde, såfremt det i forvejen er underrettet om, at det skal krydse, passere (passeres) eller overhales på stationen.

- k. Rangering må finde sted, når togføreren forud har indhentet tilladelse hertil hos stationsbestyreren på en af de togfølgestationer, der begrænser den strækning, på hvilken den ubetjente station ligger. Denne togfølgestation underretter den anden togfølgestation. Efter endt rangering er togføreren ansvarlig for, at vognene er hensat på læssespor indenfor frispormærket og er sikret som anført i § 29. Togføreren er endvidere ansvarlig for, at sikringsanlægget bringes i normalstilling - sporskiftenøglerne indlåset i centrallåsen og togvejsnøglen udtaget - og afgiver melding herom efter ankomsten til en af ovennævnte togfølgestationer. Denne underretter derefter den anden togfølgestation. Forinden denne melding foreligger, må der ikke på ny indlades tog på den pågældende strækning.

2. Radiostyrede og fjernstyrede strækninger

- a. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger må foranstående bestemmelser for ubetjente stationer ikke anvendes.
- b. Overgangsstationer kan i nærmere i TIB eller tjenestekørepplanen fastsatte tidsrum være ubemandede.

Forinden en station overgår til at være ubemandet, skal der foretages eftersyn og indstilling af togvej samt aflåsning af sporskifter som angivet i § 26 for lukkede stationer, og der skal gives melding herom til TL/FC.

En overgangsstation, der kan fjernstyres, overgår herefter til at være understation.

En overgangsstation, der ikke kan fjernstyres, overgår til at være togmeldested, og toggangen ledes herefter af TL/FC efter de for radiostyrede strækninger gældende bestemmelser.

Indkørselssignaler skal for begge køreretninger vise »Kør igennem« eller - såfremt de ikke er udstyret med gennemkørselsangivelse - »Kør«, og linitelefonen skal afbrydes.

Såfremt der på stationen findes automatisk sikrede overkørsler, skal drejeomskifteren i stationens betjeningskasse - medmindre andet er foreskrevet - stilles på »Gennemkørende tog«.

- c. Forinden en station med understationsdrift igen overgår til at være fjernstyret, foretages eftersyn og indstilling af togvej samt aflåsning af sporskifter som angivet i § 26 for lukkede stationer, og der skal gives melding herom til FC.

§ 28. BESTEMMELSER FOR OVERKØRSLER

Betjeningsinstrukser og særlige vejledninger for overkørselsanlæggene skal udleveres til det i betragtning kommende personale.

Ansvar for bevogtningen af de inden for de betjente stationers område beliggende, bevogtede overkørsler påhviler stationsbestyreren.

§ 29. SIKRING AF VOGNE M V

1. Jernbanevogne

Henstående jernbanevogne skal være sikret mod at komme i bevægelse ind i togvejen. Vognene skal så vidt muligt holdes sammenkoblet, og bremserne skal i fornødent omfang være fastspændt eller nedpindet. Vogne (togstammer) må ikke hensesættes luftbremset. Ved tjenestens slutning, og i øvrigt når forholdene tillader det, skal vogne, som står nærmest ved indmunden i hovedspor, sikres ved hjælp af sporspærrer, stoppebomme eller lign. På alle stationer skal personalet - uanset driftsformen i fornødent omfang iagttage, at disse bestemmelser overholdes. Når det ved reparation af vogne, der henstår på spor, som hører under stationens område, er nødvendigt, at arbejderne opholder sig under vognene, må dette kun ske med stationsbestyrerens samtykke, og denne skal da drage omsorg for, at vognene ikke sættes i bevægelse, bl a ved, at rangering mod vognene undgås, så længe arbejdet varer. Stationsbestyreren skal påse, at de foreskrevne sikkerhedsforanstaltninger er truffet (opstilling af standsignaler, henholdsvis påsætning af signal på toget, vagt ved togstammen og underretning af lokoføreren), og at de fornødne vogne er bremset, jf § 31.A.5.

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

2. Perronvogne og lignende

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

V. Togenes størrelse, sammensætning og hastighed m v**§ 30. TOGENES STØRRELSE**

1. Togenes størrelse angives i antal aksler og i-antal tons (togvægt, henholdsvis belastning).
Togvægten for et tog er den samlede vægt af trækraft og vogne m v.
Belastningen for tog fremført af motorvogn er den samme som togvægten. Belastningen for andre tog er togvægten med fradrag af trækraftens vægt.
For tog, der fremføres af damp- eller motorlokomotiv eller af traktor, medregnes det trækkende køretøj (inkl tenderen) ikke ved beregning af akselantallet. Derimod medregnes en motorvogns aksler altid i akselantallet.
2. Det største tilladte akselantal og den største tilladte belastning i et tog er:

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

Ved personførende tog forstås de i den offentliggjorte køreplan opførte tog samt øvrige til personbefordring planlagte tog.

§ 31. BREMSER

A. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

1. Alle tog skal være trykluftbremset. Forreste eller næstforreste køretøj skal have virksom trykluftbremse. Hastigheden må ikke overstige 60 km/t, såfremt forreste køretøj er uden virksom trykluftbremse.

Togføreren skal enten personlig eller ved melding fra andre tjenstgørende sikre sig, at de fornødne trykluftbremser er indkoblet. Hvis lokomotivets bremsevægt eller bremseart ikke er den normale, skal lokoføreren underrette togføreren herom.

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

Intet tog må afgå fra en station m v, forinden bremseprøve er foretaget i det omfang, der er foreskrevet i bilag 4 »Bremseprøver«.

Hvis trykluftbremsen sættes ud af funktion under fremførelsen, videreføres toget efter bestemmelserne i afsnit B.

2. Den bageste vogn med virksom trykluftbremse benævnes slutbremsen.

Personførende tog skal oprangeres således, at bageste vogn har virksom trykluftbremse.

Ikke-personførende tog skal som hovedregel oprangeres således, at bageste vogn har virksom trykluftbremse. Blicher det i ikke-personførende tog undtagelsesvis nødvendigt at medføre ikke-bremsede vogne efter slutbremsen, jf dog punkt 6, gælder følgende:

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

Vogne efter slutbremsen skal være tilsluttet den gennemgående bremseløsning.

3. I tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 60 km/t, må der ikke befordres rejsende i vogne, der ikke er forsynet med brugbar nødbremse.
4. Under rangering skal den del af toget, hvortil der rangeres, være bremset.
5. Når der arbejdes under vognene i et holdende tog, skal vognene på begge sider af arbejdsstedet være bremset, og bremsekoblingerne skal være adskilt.
6. I tog, der befordrer vogne med de i § 33 omhandlede eksplosive stoffer og genstande, må der ikke medføres vogne efter slutbremsen.

På vogne, der er læsset med sådanne sendinger, samt på den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende vogn må bremserne kun benyttes i det omfang, det er nødvendigt for at opnå den for toget krævede bremseprocent.

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

7. Trykluftbremsen inddeles efter sin virkemåde i følgende bremsearter:

R-bremser (hurtigt og kraftigt virkende trykluftbremser).

P-bremser (hurtigt virkende trykluftbremser).

G-bremser (langsomt virkende trykluftbremser).

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

8. a. *R-bremse* er tog, der bremses udelukkende med R-bremser eller med R-bremser i forbindelse med P-bremser køretøjer.

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

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

- b. *P-bremse* er tog, der bremses udelukkende med P-bremser eller - hvis maksimalhastigheden ikke overskrider 80 km/t - med P-bremser i forbindelse med G-bremse vogne. G-bremsevægten må højst udgøre 1/3 af den samlede bremsevægt.

- c. *G-bremse*de tog er tog, der bremses udelukkende med G-bremsen. Dog kan en motorvogn udstyret med P-bremse uden G/P-omstilling fremføre et G-bremset tog med motorvognen P-bremset.
9. Togene skal være R-bremset, P-bremset eller G-bremset således:
 - a. Tog, hvis største tilladte hastighed er 100 km/t, skal være R-bremset, hvis dette er muligt efter togets størrelse og sammensætning, og ellers P-bremset.
 - b. Tog, hvis største tilladte hastighed er 85-95 km/t, skal normalt være P-bremset. Det kan dog være R-bremset, såfremt denne bremseart har været anvendt over en foranliggende eller skal anvendes over en efterfølgende strækning.
 - c. Tog, hvis største tilladte hastighed ikke overskrider 80 km/t, skal normalt være P-bremset, såfremt det er et personførende tog, eller såfremt det er et ikke-personførende tog, der udelukkende består af person-, post- eller rejsegodsvogne. Det kan dog være G-bremset, såfremt det er nødvendigt af hensyn til togets størrelse, eller R-bremset, såfremt denne bremseart har været anvendt over en foranliggende eller skal anvendes over en efterfølgende strækning. G-bremset, såfremt det er et ikke-personførende tog, der ikke udelukkende består af person-, post- eller rejsegodsvogne.
 10. *Bremsevægten* for et tog er summen af de enkelte afbremsede køretøjers bremsevægte - herunder trækraftens. Bremseprocenten for et tog angiver togets bremsevægt i procent af togvægten.

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

Bremsetavle I

Anvendes for R-bremse og P-bremse tog

Faldtal	Med største tilladte hastighed km/t																
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	er bremseprocenten																
0	6	6	6	6	6	8	10	13	16	19	23	28	33	38	44	50	57
1	6	6	6	6	7	9	11	14	17	20	24	29	34	39	45	51	58
2	6	6	6	6	8	10	12	15	18	22	26	30	35	40	46	53	60
3	6	6	6	7	9	11	13	16	19	23	27	31	36	42	48	54	61
4	6	6	6	8	10	12	14	17	20	24	28	33	38	43	49	55	63
5	6	6	7	9	11	13	15	18	21	25	29	34	39	44	50	56	64
6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	26	30	35	40	46	51	58	65
7	6	8	9	11	13	15	17	20	24	28	32	36	42	47	53	59	67
8	7	9	10	12	13	16	18	21	25	29	33	38	43	48	54	61	68
10	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	35	40	45	51	57	63	71
12	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	38	43	48	53	59	66	74
14	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40	45	50	56	62	69	76
16	15	16	17	19	21	23	28	30	34	38	43	48	53	-	-	-	-
18	16	17	19	20	23	25	29	32	36	41	45	50	55	-	-	-	-
20	18	20	21	22	24	27	31	34	39	43	47	53	58	-	-	-	-

Bremsetavle II

Anvendes for G-bremse tog

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

B. SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR TOG MED FEJL I TRYKLUFT-BREMSEN

1. Såfremt der under togfremførelse opstår sådanne fejl ved trykluftbremsen i et personførende tog, at bageste vogn ikke har virksom trykluftbremse, men dog er tilsluttet den gennemgående bremseledning, må toget videreføres under iagttagelse af de i afsnit A, pkt 2, for ikke-personførende tog anførte bestemmelser om medtagning af ikke-bremsede vogne efter slutbremsen. Er der rejsende i vogne efter slutbremsen, skal der i den bageste vogn med rejsende være en betjent skruebremse.
2. Hvis der under togfremførelse opstår sådanne fejl, at vogne efter slutbremsen ikke kan tilsluttes den gennemgående bremseledning, eller at trykluftbremsen i hele toget bliver ubrugbar, skal toget videreføres med forsigtighed til næste togfølgestation, idet skruebremser betjenes i fornødent omfang. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger afgør TL henholdsvis FC, hvortil toget skal føres i fremadgående eller tilbagegående retning. Ved kørsel i tilbagegående retning skal bestemmelserne i afsnit X om rangering iagttages. Hastigheden må ikke overskride 25 km/t.
I bageste vogn med rejsende skal der være en betjent skruebremse, såfremt denne vogn ikke har virksom trykluftbremse.
Bremseprocenten skal være som angivet i bremsetavle II. Betjente skruebremser regnes til 4 tons bremsevægt pr bremset aksel. Motorlokomotivers skruebremse medregnes i dette tilfælde ikke ved beregningen af bremsevægten.
Inden videre- eller tilbagekørslen påbegyndes, skal trykluftbremsen udlignes på de vogne, hvis skruebremser skal betjenes, og disse afprøves ved, at den, der får anvist en skruebremse, skruer denne fast til, hvorefter han sikrer sig, at alle bremseklodserne på vognen ligger fast an mod hjulene. Først derefter udlignes resten af toget.
Toget må ikke afgå, før resultatet af bremseprøven er meddelt togføreren, der underretter lokoføreren herom.

Bremsen skal efter prøven og under kørslen kun være løst så meget, at bremseklodserne netop er fri af hjulene således, at den fulde bremsevirkning opnås på kortest mulig tid, når bremsen atter trækkes an.

Skruebremserne betjenes under kørslen efter signaler fra lokomotivet.

Til betjening af de nødvendige skruebremser kan foruden togpersonalet anvendes andet jernbanepersonale.

Det bremsebetjenende personale skal, uanset om dette eventuelt vil komme til at gå ud over andet ikke sikkerhedsbetonet arbejde ved toget, under kørslen til enhver tid hurtigt og uhindret kunne komme til bremsesvinget, således at dette kan betjenes umiddelbart efter, at signal til bremsebetjening er afgivet fra lokomotivet.

Bremsesvinget skal under kørslen være påsat. Personalet skal på bedst mulig måde sikre sig, at signaler fra lokomotivet straks kan opfattes, og skal altid ved stationer vise særlig agtpågivenhed.

Kan de for videre- eller tilbagekørslen nødvendige skruebremser ikke besættes, skal toget blive holdende, indtil hjælp er fremskaffet, eller føres til en af nabostationerne ad flere gange. Den efterladte togdel skal ved afbremsning eller på anden måde sikres mod at komme i bevægelse.

Togføreren (lokoføreren) skal snarest underrette ankomstationen/TL/FC om forholdet.

Underretningen skal være afgivet, før toget må køre ind på den efterfølgende station.

Inden tilbagemelding af toget må gives, skal stationsbestyrelsen/TL/FC - eventuelt gennem melding fra togføreren (lokoføreren) - sikre sig, at hele toget er ankommet.

Om efterladte vogne se i øvrigt § 54.

§ 32. TOGENES SAMMENSÆTNING OG SAMMENKOB- LING


A. TRÆKKRAFTMATERIEL

1. I et tog må anvendes nedennævnte arter af trækraft, men antallet af trækraftenheder må ikke overstige det nedenfor anførte. Ved anvendelse af mere end én trækraftenhed (forspandskørsel) må kun benyttes enheder indenfor samme gruppe, medmindre særlig tilladelse undtagelsesvis gives af direktøren.
 - a. Damplokomotiver
Der må højst anvendes 2 trækraftenheder.
 - b. Motorlokomotiver
Der må højst anvendes 2 trækraftenheder.
 - c. Motorvogne
Der må i almindelighed højst anvendes 2 enheder, og de skal normalt være forbundet med styreledninger. Maksimalt må anvendes det antal enheder, som med hensyn til trækraft og funktion samt bremse kan manøvreres og kontrolleres fra den forreste førerplads gennem styre- og bremseledninger.
 - d. Traktorer
Der må højst anvendes 2 traktorer.
 - e. Arbejds køretøjer
Der må højst anvendes 1 arbejds køretøj.
2. I tog, hvis hastighed overskrider 25 km/t, skal der i spidsen af toget være en førerplads, hvorfra lokoføreren kan
 - a. betjene alle virksomme trykluftbremser i toget,
 - b. afbryde trækraften i alle arbejdende trækraftenheder enten direkte (herunder gennem styreledninger) eller indirekte ved bremsning med togets automatiske trykluftbremse,




c. dirigere alle enhedernes trækraft - så vidt muligt direkte (herunder gennem styreledninger) og ellers indirekte ved signaler gennem brummerledning. I tog med 2 trækraft-enheder, der løber op til hinanden forrest i toget, er det dog tilladt at dirigere bageste enhed ved fløjtesignaler fra forreste enhed.

3. Ikke arbejdende motorlokomotiver skal, når anden ordre ikke foreligger, befordres op til et arbejdende lokomotiv. Traktorer må kun befordres i tog efter særlig tilladelse.

B. VOGNE

1. Udenlandske person-, post- og rejsegodsvogne, der ikke er mærket med **RIC** eller  må kun indlemmes i tog efter særlig tilladelse.

Om befordring af vogne gælder i øvrigt følgende:

I personførende tog hvis hastighed er	må kun befordres nedennævnte såvel som de under en højere hastighedsgruppe anførte			
	personvogne	post- og rejsegodsvogne	lukkede godsvogne	åbne godsvogne
indtil 60 km/t	bogievogne	alle	vogne med mindst 3 m akselafstand	
65-70 km/t	bogievogne	alle	vogne med mindst 3,5 m akselafstand	vogne med mindst 4,5 m akselafstand
75-80 km/t	bogievogne	2-akslede vogne med mindst 5 m akselafstand	bogievogne samt vogne med mindst 4,5 m akselafstand og vogne, der er forsynet med RIV-mærke eller påskriften »80« i venstre side af lastgrænsesignaturen. Ikke  -mærkede vogne med akselafstand under 6 m skal løbe efter person-, post- og rejsegodsvogne.	bogievogne samt  -mærkede eller RIV-mærkede vogne og vogne, der er forsynet med påskriften »80« i venstre side af lastgrænsesignaturen. Vognene skal løbe efter person-, post- og rejsegodsvogne.
85-100 km/t	bogievogne	bogievogne	 -mærkede vogne	Ingen

I ikke-personførende tog hvis hastighed er	må kun befordres nedennævnte såvel som de under en højere hastighedsgruppe anførte		
	person-, post- og rejsegodsvogne	lukkede godsvogne	åbne godsvogne
indtil 60 km/t	alle	vogne med mindst 3 m akselafstand	
65-70 km/t	alle	vogne med mindst 3,5 m akselafstand	
75-80 km/t	alle	bogievogne samt vogne med mindst 4,5 m akselafstand og vogne, der er forsynet med RIV-mærke eller påskriften »80« i venstre side af lastgrænse-signaturen	bogievogne og vogne, der er forsynet med RIV-mærke eller påskriften »80« i venstre side af lastgrænse-signaturen
85-100 km/t	bogievogne samt 2-akslede vogne med mindst 6 m akselafstand	☐-mærkede vogne	☐-mærkede vogne

2. Beholdervogne og beholderbærevogne med lukkede beholdere samt godsvogne med skydetag i lukket stilling befordres efter samme regler som angivet foran for lukkede vogne.
3. Den på [S]-mærkede godsvogne ud for det pågældende mærke anførte særlige lastgrænse må ikke overskrides ved befordring i tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 80 km/t.
4. Vogne, der er sammenkoblet med koblingsstang eller ved selve læsset, må kun indlemmes i tog efter særlig tilladelse fra direktøren.

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

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

Befordring af sneplove skal normalt ske i særlige i den anledning tillyste særtog.

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

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

Tog- og lokoføreren skal underrettes skriftligt om, at der bag på toget befordres en sneplov, samt om den hastighed, hvorved sneploven må befordres. På sneplovene skal være angivet, med hvilken største tilladte hastighed de må befordres. I øvrigt skal stationerne forud hos direktøren indhente oplysning om, med hvilke tog sneploven må befordres.

C. SAMMENKOBLING AF TOG

For anvendelse af koblinger i tog gælder følgende:

I alle tog skal lokomotiv og vogne samt vognene indbyrdes sammenkobles ved hjælp af de på lokomotiverne, henholdsvis vognene, anbragte koblinger, jf dog afsnit B, pkt 4, 1. stykke, og særligt koblede vogne. Koblingssvingelen på benyttede skruekoblinger skal være anbragt på koblingsbøjlen, eventuelt på den dertil beregnede krog.

Ikke benyttede koblinger og sikkerhedskæder skal være anbragt på plads.

Sammenkoblingen skal foretages således:

Rene persontog

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

Rene godstog

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

Tog med blandet oprangering

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

Om sammenkobling af vogne, læsset med eksplosive stoffer m v, se § 33.

§ 33. BEFORDRING AF VOGNE MED FARLIGT GODS

A. FARLIGT GODS. BESKYTTELSESVOGNE

Ved farligt gods forstås godsarter, som er anført i RID (RID A).

Som beskyttelsesvogne må kun anvendes vogne

- der ikke er forsynet med faresedlerne 1, 2 A-D, 3, 4, 5 og 6 D

- der ikke har orangefarvet stribe (beholdervogne).

Om faresedler og disses betydning, se bilag 3.

B. EKSPLOSIVE STOFFER OG GENSTANDE

1. Almindelige bestemmelser

For forsendelser af de i RID (RID A), klasse 1 a, angivne stoffer og genstande samt de i klasse 1 b angivne genstande, ladet med eksplosive stoffer gælder følgende:

- a. Befordring må kun finde sted i ikke-personførende tog, der da ikke må medføre passagerer.
- b. Togfører og lokofører for det befordrende tog skal underrettes om, hvor i toget vognene er placeret, og det skal særligt bemærkes, såfremt bestemmelserne i efterfølgende punkt 3 skal iagttages.
- c. Vognene skal angives særskilt i vognmeldinger.
- d. Såvel umiddelbart foran som bagved en vogn (vogngruppe) med fareseddel 1 skal der være mindst 2 beskyttelsesvogne.
- e. Vognene skal kobles stramt såvel indbyrdes som til den forangående og til den efterfølgende vogn, og koblingerne skal nøje efterses undervejs, hvor tiden tillader det.
- f. Tobaksrygning og brug af åben ild må ikke foregå i nærheden af vognene.

2. **Betjening af bremser**

Om betjening af vognenes trykluftbremser, se § 31.A.6.

3. **Særlige bestemmelser for vognladningsvise forsendelser**

Ved vognladningsvise forsendelser skal ud over bestemmelserne i punkterne 1 og 2 følgende iagttages:

- a. Afsendelsesstationen skal underrette direktøren, som foranlediger, at modtagelsesstationen og mellemliggende stationer, hvor det befordrende tog er planmæssigt standsende, bliver underrettet om befordringen med angivelse af det befordrende togs nummer.
- b. Rangering skal ske med særlig forsigtighed. Der må ikke rangeres med stød med eller imod vognene, som heller ikke må udsættes for tørning.
- c. Under længere ophold på mellemliggende stationer skal vognene anbringes på et afsides liggende sidespor.
- d. Vognene skal indrangeres i grupper på højst 10 vogne, og vogngrupperne skal være adskilt af mindst 4 beskyttelsesvogne.

C. **BRANDFARLIGE VÆSKER M V**

For befordring af vogne med fareseddel 2 A-D samt vogne med orangefarvet stribe (læssede eller tomme) til bl a gasser som f eks propan- og butangas, gælder følgende:

- a. befordring må kun finde sted i ikke-personførende tog
- b. bageste togdel skal bestå af mindst to beskyttelsesvogne.
- c. Tobaksrygning og brug af åben ild må ikke finde sted i nærheden af læssede eller tomme beholdervogne.

D. RADIOAKTIVE STOFFER

For vognladningsvise befordringer af de i RID (RID A), klasse IV b, nævnte stoffer gælder følgende:

- a. befordring må kun finde sted i ikke-personførende tog
- b. vognene skal holdes adskilt med mindst to beskyttelsesvogne fra vogne med en af faresedlerne 1, 2 A-D, 3 eller 5
- c. bageste togdel skal bestå af mindst to beskyttelsesvogne
- d. Ved befordring af visse stoffer vil der blive fastsat supplerende bestemmelser, som vil blive bekendtgjort af direktøren

§ 34. BESKYTTELSESRUM

1. I persontog, hvortil i denne forbindelse også henregnes ikke-personførende tog, der medfører rejsende, skal forenden af forreste vogn, såfremt det ikke er en stålvogn, holdes ubesat af rejsende som beskyttelsesrum i følgende omfang:

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

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

2. Afspærringen af beskyttelsesrummet foretages ved aflåsning af et af de i vognene anbragte afspærringstove eller for nogle vognes vedkommende ved aflåsning af sidegangens endedør. I loftet over afspærringstovet, henholdsvis på den i sidegangen aflåsede dør, anbringes et skilt med påskrift: »Adgang forbudt«. Et lignende skilt anbringes på de udvendige døre til forreste endeperron, og disse døre aflåses.

§ 35. EFTERSYN AF TOGET

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

Det påhviler almindeligvis togføreren at foretage dette eftersyn. Direktøren kan dog for visse tog og for visse stationer bestemme, at eftersynet skal foretages af en anden tjenestemand, eventuelt af stationen.

Den forannævnte undersøgelse af togets rette sammensætning skal i fornødent omfang gentages, når lokomotivet eller vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 36. TOGENES HASTIGHED

1. I TIB er angivet den største hastighed, hvormed banen må befares, samt alle forekommende faste hastighedsnedsættelser. Den fastsatte maksimalhastighed må kun overskrides, hvis kørslen med direktørens tilladelse foretages for at prøve visse dele af banen eller materiellet, og der må da ikke medtages rejsende.

2. For hvert enkelt plan- eller særtog skal i tjenestekøreplanen henholdsvis særtogsanmeldelse, fastsættes den største hastighed, hvormed det er tilladt at fremføre toget, når de for den pågældende hastighed i øvrigt gældende betingelser er opfyldt, såsom vognenes akselafstand, bremsernes art, bremsevægt, lokomotivernes største tilladte hastighed m m. Når togets sammensætning m m kræver en nedsættelse eller tillader en forhøjelse af den største tilladte hastighed inden for den i punkt 1 fastsatte grænse, skal togføreren henholdsvis stationen skriftligt underrette lokoføreren om, med hvilken største tilladte hastighed toget kan fremføres. Ved fastsættelsen af kørehastigheden må kun anvendes hastigheder, der er delelige med 5.
3. For arbejdstog er den største tilladte hastighed 45 km/t, jf i øvrigt pkt 5 f og § 39 samt § 38.A.5. og B.5.
4. Sneplovtog kan anvende en efter omstændighederne passende hastighed, når de skal forcere snedriver.
5. For alle tog skal største tilladte hastighed nedsættes til højst:
 - a. 60 km/t, når togets forreste køretøj er uden virksom trykluftbremse.
 - b. 60 km/t, når toget fremføres af 2 lokomotiver med tenderne koblet mod hinanden.
 - c. 50 km/t, når et sporskiftesikringsanlæg sættes ud af brug, og da under ind-, ud eller gennemkørsel på vedkommende station eller holdested.
 - d. 45 km/t, når et damplokomotiv i spidsen for et tog kører med tenderen forrest, og det ikke er et tenderlokomotiv.
 - e. 25 km/t, når trykluftbremsen i et tog bliver ubrugbar i toget som helhed eller således, at der efter slutbremsen er vogne, der ikke kan tilsluttes den gennemgående bremseledning, jf § 31.B.

- f. 25 km/t, når betjening af luftbremsen og/eller manøvrering af trækkræften ikke kan ske fra en førerplads i spidsen af toget som foreskrevet i § 32.A.2.
 - g. 25 km/t, når fløjten ikke kan betjenes fra den førerplads, der er i spidsen af toget.
6. Såfremt signalerne på grund af usigtbart vejr eller af andre årsager ikke tydeligt kan ses, eller såfremt der viser sig hindringer på banen, skal hastigheden nedsættes efter forholdene.

§ 37. MIDLERTIDIG NEDSÆTTELSE AF KØREHASTIGHEDEN

Nedsættelse af kørehastigheden under togs ind-, ud- eller gennemkørsel på en station eller et holdsted skal ske, når sikringsanlægget aflyses, og da til højst 50 km/t, jf § 36.5.c.

Nedsættelse af kørehastigheden på stationerne, holdstederne og den fri bane kan blive nødvendig som følge af sporarbejder og lignende og da til en efter forholdene afpasset største hastighed. Kan nedsættelsen ske med forudgående varsel, drager direktøren omsorg for, at alle vedkommende underrettes om forholdet, forinden de med hastighedsnedsættelsen forbundne arbejder påbegyndes.

Må en hastighedsnedsættelse foretages uden varsel, skal direktøren underrettes. Indtil nærmere ordning er truffet, skal stationsbestyreren på den station, hvor hastighedsnedsættelsen findes - henholdsvis på de stationer, der er grænsestationer for den strækning, hvorpå hastighedsnedsættelsen findes - sørge for, at hvert enkelt togs lokofører og eventuelt togfører underrettes om forholdet, herunder om forsigtigstrækningens beliggenhed, forud for togets passage af denne.

På radiostyrede eller fjernstyrede strækninger underrettes TL/FC, som derefter sørger for de nævnte underretninger.

VI. Særlige regler for visse tog

§ 38. SÆRTOG

Særtog kan anordnes af direktøren eller af andre, som af ham er særlig bemyndiget hertil.

A. STRÆKNINGER DER IKKE ER RADIOSTYREDE ELLER FJERNSTYREDE

1. Det påhviler den, der anordner et særtog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige togfølgestationer og betjente holdsteder på den strækning, over hvilken det skal løbe, samt endvidere for andre togfølgestationer og holdsteder, som anmeldelsen har betydning for. Anmeldelsen sker skriftligt eller telefonisk.
2. For anmeldelsen gives skriftlig eller telefonisk kvittering. Togudgangsstationen underrettes, når kvitteringerne foreligger. Forinden togudgangsstationen modtager denne meddelelse, må toget ikke afsendes. For så vidt særlige forhold, f. eks lukketiden for visse stationer, gør sig gældende, træffer den, der anordner særtog, bestemmelse om, hvorledes og i hvilken udstrækning nærværende bestemmelse skal gennemføres.
3. Anmeldelsen skal indeholde togets køreplan og oplysning om formålet.
4. De ved anmeldelsen fastsatte krydsninger og overhalinger skal på formular nr S.4 meddeles såvel tog- som lokoføreren for de tog, der skal krydse, overhale, overhales af, passere eller passeres af særtog. Underretningen gives på krydsnings-, overhalings- eller passeringsstationens foranledning gennem en foranliggende togfølgestation, hvor det pågældende tog skal holde, eventuelt togets udgangsstation. Krydsnings-, overhalings- eller passeringsstationen sender i den anledning den togfølgestation, der udses til at skulle afgive underretningen følgende melding:

»Underret tog om, at det skal krydse/overhale/overhales af/passere/passeres af særtog her«.

Umiddelbart efter, at denne meddelelse er afgivet til toget, giver underretningsstationen følgende melding til krydsnings- overhalings- eller passeringstationen:

»Tog underrettet om, at det skal krydse/overhale/overhales af/passere/passeres af særtog i«.

Modtager krydsnings- overhalings- eller passeringstationen ikke rettidigt denne melding, forholdes på følgende måde:

Toget søges underrettet på en anden station, såvidt muligt en standsningsstation. Kan dette ikke ske, tages toget ind på krydsnings-, overhalings- eller passeringstationen på den i signalforskrifterne § 95.10 angivne måde og underrettes. Kræver anordning af et særtog ændring af et forud tillyst arbejdstogs plan, foranlediger den, der anordner særtog, alle vedkommende underrettet.

5. Bane- og signalpersonale skal underrettes om anmeldte særtog som anført i § 49.7.c.

Såfremt sådan underretning ikke er givet, må særtogskørslen kun finde sted, såfremt lokoføreren underrettes om på eller mellem hvilke stationer, der kan forventes at være bane- eller signalpersonale på strækningen.

Toget skal i så tilfælde på de pågældende stationer eller strækninger fremføres med forsigtighed og med en hastighed afpasset efter synligheds- og bremseforhold, og i øvrigt under hyppig brug af fløjten.

Den foran nævnte underretning af bane- og signalpersonale - herunder udstedelse af meldesedler - må kun foretages af personale, der er berettiget til at fungere som stationsbestyrer.

6. Den togfølgestation, hvorfra et særtog udgår, eller hvor dets personale skifter, skal sørge for, at dets togfører og lokofører hver er forsynet med et eksemplar af anmeldelsen eller en afskrift af planen, og før dette er sket, må toget ikke afgå. Fremføres toget af 2 lokomotiver, skal hver lokofører have et eksemplar af anmeldelsen eller en afskrift af planen.

B. STRÆKNINGER DER ER RADIOSTYREDE ELLER FJERNSTYREDE

1. Det påhviler den, der anordner et særtog at sørge for, at det bliver anmeldt for TL/FC og for overgangsstationerne på den strækning, over hvilken særtog skal løbe, for understationer med understationsdrift, samt endvidere for andre stationer i det omfang, det har betydning for disse af hensyn til togets ekspedition m m.
Anmeldelsen sker skriftligt eller telefonisk.
2. For anmeldelsen gives skriftlig eller telefonisk kvittering. TL/FC og togudgangsstationer underrettes, når kvitteringerne foreligger. Forinden togudgangsstationen modtager denne meddelelse, må toget ikke afsendes. For så vidt særlige forhold, f eks lukketiden for visse stationer, gør sig gældende, træffer den, der anordner særtog, bestemmelse om, hvorledes og i hvilken udstrækning nærværende bestemmelse skal gennemføres.
3. Anmeldelsen skal indeholde togets køreplan og oplysning om formålet.
4. De ved anmeldelsen fastsatte krydsninger og overhalinger skal på formular nr S.4 meddeles såvel tog- som lokoføreren for de tog, der skal krydse, overhale, overhales af, passere eller passeres af særtog.
Såfremt et plan- eller særtog ikke er skriftligt underrettet, underrettes det pågældende tog af TL/FC ved radiomelding til lokoføreren.
Forannævnte underretning af tog- og lokofører foretages ikke på fjernstyrede strækninger med strækningssikringsanlæg forudsat at signal- og sikringsanlæg er i orden.
Kræver anordning af et særtog ændring af et forud tillyst arbejdstogs plan, foranlediger den, der anordner særtog, alle vedkommende underrettet.
5. Bane- og signalpersonale skal underrettes om anmeldte særtog som anført i § 49.7.d.
Såfremt sådan underretning ikke er givet, må særtogskørslen kun finde sted, såfremt lokoføreren underrettes om på eller mellem hvilke stationer, der kan forventes at være bane- eller signalpersonale på strækningen. Toget skal i så tilfælde på de pågældende stationer eller strækninger fremføres med forsigtighed og med en hastighed afpasset efter synligheds- og bremseforhold, og i øvrigt under hyppig brug af fløjten.

6. Stationsbestyreren på den station, hvorfra et særtog udgår, eller hvor dets personale skifter, skal sørge for, at dets togfører og lokofører hver er forsynet med et eksemplar af anmeldelsen eller en afskrift af planen, og før dette er sket, må toget ikke afgå.

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

Såfremt særtogets udgangsstation er ubemandet, kan toget anmeldes for lokoføreren pr radio eller telefon. Lokoføreren underretter togføreren.

§ 39. ARBEJDSTOG

1. Om anmeldelse af arbejdstog, kvittering for anmeldelsen, underretning af bane- og signalpersonale, underretning af andre tog og underretning af arbejdstogets fører og arbejdsleder gælder samme bestemmelser som for særtog.

Der ud over gælder følgende:

2. Anmeldelsen skal indeholde oplysning om togets formål, om hvilken strækning det skal befare, om arbejdstiden, og på hvilke stationer passering med andre tog eventuelt skal finde sted, samt hvem der er arbejdsleder (navn og stilling).
3. a. Arbejdstog skal fremføres med forsigtighed og højst 45 km/t samt under hyppig brug af fløjten.
Skydes arbejdstoget frem af lokomotivet, skal der på forreste vogn eller i dennes nærhed være anbragt en særlig udpeget udkigsmand, der kan give signaler til føreren, og som er således placeret, at han har uhindret udkig fremefter. Er sådan placering ikke mulig, skal udkigsmanden gå foran toget.
- b. Medens arbejdstoget befinder sig på en banestrækning, skal denne holdes spærret som anført i § 48, 4-6, for så vidt reglerne for hjælpetog ikke kommer til anvendelse.
Om arbejdstogs tilladelse til at følge efter plan- og særtog se § 10.2.

- c. Når arbejdstoget er kommet til en af de 2 togfølgestationer, som begrænser banestrækningen, skal arbejdstogets fører melde til stationsbestyreren/TL/FC, om strækningen er fri. Er dette tilfældet, tilbagemeldes arbejdstoget efter reglerne i § 7.3 henholdsvis § 8.1 og § 9.A.2, jf § 9.B.6.e.
 - d. Arbejdslederen skal drage omsorg for, at arbejdstiden ikke overskrides. Hvis passering med andre tog skal finde sted, skal han sørge for, at arbejdstoget er anbragt på passeringsstationen mindst 5 minutter, før det passerende tog skal ind på det pågældende spor, for så vidt andet ikke er foreskrevet i anmeldelsen.
4. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger foregår kørsel med arbejdstog i alle tilfælde efter tilladelse fra TL/FC til arbejdstogets fører. Et arbejdstog må dog ikke afgå fra en overgangsstation eller en understation med understationsdrift uden afgangssignal fra stationsbestyreren.
- Skal et arbejdstog på en strækning med strækningssikringsanlæg ikke køre til næste station, men vende tilbage, anvendes signalgivning for udkørsel ikke, men FC henholdsvis understationen skal sikre sig, at strækningen er fri, og derefter give arbejdstoget tilladelse til at køre ud på strækningen og herunder passere udkørselssignalet på »Stop«.

§ 40. SNEPLOVTOG

1. Ved sneplovtog forstås tog med sneplov eller lignende forrest. De for anmeldelse og fremførelse af arbejdstog gældende regler skal følges i den udstrækning, i hvilke de kan bringes til anvendelse. I øvrigt kan direktøren eller den fungerende togleder fastsætte særlige regler.
- Den i § 10.2 givne tilladelse for arbejdstog til på samme banestrækning at følge efter plan- og særtog må ikke anvendes for sneplovtog.
- Stationerne skal holde en togvej fri for et ventet sneplovtog og skal i tilfælde, hvor signalgivning for indkørsel er tilladt, i god tid sørge herfor.

2. Sneplovtog, der består af mere end sneploven og et enkelt lokomotiv med tender, skal være luftbremset. Er der 2 lokomotiver, skal deres luftbremseledning være sammenkoblet. Medføres der vogne, skal disse alle være forsynet med luftbremseledning, og mindst hveranden skal have virksom luftbremse.
3. Med sneplovtog må ikke befordres rejsende.

§ 41. HJÆLPETOG

1. Et hjælpetog kan efter omstændighederne være en hjælpemaskine eller et tog, der medfører hjælpevogn, eventuelt tillige hjælpekran m v.
Direktøren foreskriver, hvor stationerne skal henvende sig med forlangende om hjælpemaskine, hjælpevogn m v.
På radiostyrede eller fjernstyrede strækninger gives (videregives) rekvision af hjælp til et nedbrudt tog straks til TL/FC.
2. Når der på det foreskrevne anmeldelsessted er modtaget forlangende om hjælpetog, gives der straks ordre til udrykning, og hjælpetogets løb anmeldes ved liniemelding f eks således:

»Til hjælp for tog , der er standset mellem og afgår hjælpetog (hjælpemaskine) fra kl til krydsende tog i«.

Anmeldelsen gives til direktøren og til alle stationer og tjenesteområder, for hvilke den kan have betydning.

3. Når hjælpetoget er anmeldt, finder fremførelsen over den pågældende strækning sted efter reglerne for særtog. For underretning af lokoføreren om manglende underretning for bane- og signalpersonalet gælder samme regler som for særtog, jf om hastigheden § 38.A.5. og B.5.
På det banestykke, hvor hjælpen eventuelt skal ydes, sker fremførelsen efter de i § 53.4. givne regler.

4. Kan den i punkt 2 nævnte anmeldelse ikke finde sted, kan hjælpetog under påtrængende forhold afsendes uden sådan anmeldelse.
Lokoføreren skal i så fald underrettes - så vidt muligt skriftligt - om forholdet og skal fremføre toget under iagttagelse af særlig forsigtighed og under hyppig brug af fløjten.

VII. Driftsuregelmæssigheder

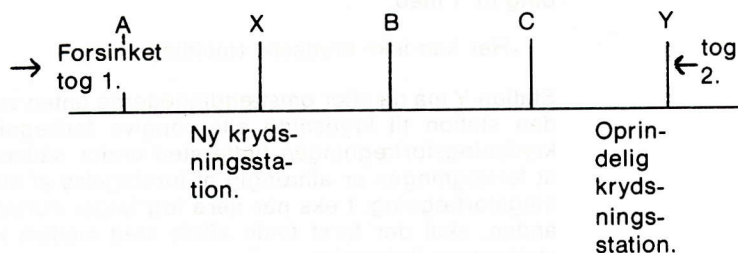
§ 42. MELDINGER OM FORSINKELSER

1. **Strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede**
Er et tog 10 minutter eller mere forsinket i afgang fra eller passage af en togfølgestation, giver denne melding herom til efterfølgende stationer. Forøges eller formindskes forsinkelsen med 5 minutter eller mere, gives efterfølgende togfølgestationer ny melding.
2. **Strækninger, der er radiostyrede eller fjernstyrede**
Melding om forsinkelser afgives af lokoføreren til TL/FC, når et tog afgår fra henholdsvis passerer en station med over 3 minutters forsinkelse, idet afgangshenholdsvis passagetid opgives.

§ 43. NY KRYDSNING OG FORLÆGNING AF KRYDSNING

- A. STRÆKNINGER, DER IKKE ER RADIOSTYREDE ELLER FJERNSTYREDE
 1. Nærværende afsnit omhandler alene krydsninger på betjente stationer. Om krydsning på ubetjent station se § 59.
 2. Det påhviler de togfølgestationer, hvor der skal finde togkrydsning sted, at holde sig bekendt med de krydsende togs løb for i forsinkelsestilfælde om fornødent at foretage forlægning af krydsninger, hvorved der må tages hensyn til de to togs betydning og eventuelle tilslutninger til andre tog m v.
Det kan i TIB fastsættes, at forlægning af krydsning skal ske efter forudgående aftale med en af direktøren særlig udpeget station.

3. Fremgangsmåden ved krydsningsforlægning er følgende:



Den oprindelige krydsningsstation (station Y) sender følgende melding til den valgte ny krydsningsstation (station X):

»Kan tog 2 krydse tog 1 i X?« (melding nr 1).

Har station X intet at indvende mod krydsningen, svares der:

»Ja, tog 2 kan krydse tog 1 i X« (melding nr 2).

Derefter giver station Y liniemelding til stationerne fra Y til X:

»Tog 2 krydser tog 1 i X« (melding nr 3).

Denne melding gentages af station X til station Y, og krydsningen er da forlagt til station X.

Opgiver station Y krydsningsforlægningen efter at have modtaget melding nr 2 fra station X, altså inden melding nr 3 er afgivet, giver den følgende melding til station X:

»Ingen krydsningsforlægning mellem togene 2 og 1 til station X« (melding nr 4).

Kan station X ikke tage imod krydsningen, besvarer den melding nr 1 med:

»Her kan ikke krydses« (melding nr 5).

Station Y må da efter omstændighederne enten vælge en anden station til krydsning eller opgive forlægningen. Skal krydsningsforlægningen finde sted under sådanne forhold, at forlægningen er afhængig af foretagelse af anden krydsningsforlægning, f. eks. når flere tog følger hurtigt efter hinanden, skal der først finde aftale sted mellem krydsningsstationerne indbyrdes.

4. Når den ny krydsningsstation (station X) har givet melding nr 2 til den oprindelige krydsningsstation (station Y), må den ikke lade tog 1 afgang eller passere, før krydsning med tog 2 har fundet sted, eller melding nr 4 er modtaget fra station Y, eller krydsningen af station X er forlagt til en anden station i retning mod Y, eller tog 2 er indstillet.
5. Det rettidige tog (tog 2) foranlediges underrettet om den fastslåede krydsningsforlægning af den oprindelige krydsningsstation (station Y); det forsinkede tog (tog 1) af den ny krydsningsstation (station X).

Såfremt det rettidige tog (tog 2) er gennemkørende på den oprindelige krydsningsstation (station Y), skal toget så vidt muligt underrettes på en tidligere standsningsstation, der da meddeler den oprindelige krydsningsstation, at toget er underrettet om krydsningsforlægningen. Er et sådant gennemkørende tog ikke underrettet på en tidligere station, tages det ind på den oprindelige krydsningsstation på den i signalforskrifterne § 95.10 angivne måde og underrettes.

Det forsinkede tog (tog 1) skal så vidt muligt underrettes på en standsningsstation foran den nye krydsningsstation (station X); for tog, der skal standse på station X, dog kun såfremt underretningen kan finde sted uden forsinkelse af toget. Den station, der underretter toget, skal meddele den nye krydsningsstation, at underretningen har fundet sted. Er toget ikke underrettet på en tidligere station, skal det underrettes på den nye krydsningsstation, og skal - uanset om det er planmæssigt standsende eller gennemkørende - tages ind på den i signalforskrifterne § 95.10 angivne måde og underrettes.

Underretningen til togene skal ske skriftligt på form nr S.5 og gives såvel til lokoføreren som til togføreren.

6. a. Hvor en enkeltsporet fællesstrækning deles i to eller flere linier, kan der i tilfælde af togforsinkelse fremkomme krydsning mellem tog, der ikke planmæssigt samtidig skulle befinde sig på fællesstrækningen. For så vidt sådanne krydsninger skal finde sted på en anden station end forgreningsstationen, betragtes forgreningsstationen som oprindelig krydsningsstation, der forlægger krydsningen efter de foran givne regler.
 - b. Når et tog, der planmæssigt skal ankomme til udgangsstationen for et modgående tog mere end 30 minutter før dette togs afgang, forsinkes således, at krydsningen med det modgående tog må finde sted på en foranliggende station, betragtes nævnte udgangsstation som oprindelig krydsningsstation, der forlægger krydsningen efter de foran givne regler.
 - c. På samme måde forholdes, når et tog, der planmæssigt skal ankomme til sin endestation mere end 30 minutter før et modgående togs afgang derfra, forsinkes således, at krydsningen med det modgående tog skal finde sted på en foranliggende station.
7. Må en fastslået krydsningsforlægning forandres, enten fordi det forsinkede tog forsinkes yderligere, eller fordi det andet tog også bliver forsinket, kan dette ske ved en ny krydsningsforlægning, foretaget efter de ovenfor givne regler. Den ved den sidst forudgående forlægning fastslåede krydsningsstation betragtes ved den nye forlægning som oprindelig krydsningsstation.

B. RADIOSTYREDE STRÆKNINGER

TL træffer bestemmelse om krydsningsforlægning efter indløbne forsinkelsesmeldinger. Forlægning af en krydsning sker ved følgende krydsningsforlægningsmelding:

TL : »TL her, krydsningsforlægning tog X og tog Y; tog X kom«
 Lokofører: »Tog X forstået krydsningsforlægning; kom«
 TL : »TL her, krydsningsforlægning; tog Y kom«
 Lokofører: »Tog Y forstået krydsningsforlægning, kom«
 TL : »TL her, Tog X skal krydse tog Y i nn; tog X kom«
 Lokofører: »Tog X skal krydse tog Y i nn, slut«
 TL : »TL her, tog Y skal krydse tog X i nn; tog Y kom«
 Lokofører: »Tog Y skal krydse tog X i nn, slut«.

En krydsningsforlægning annullerer en eventuelt tidligere meddelt køretilladelse ud over den nye krydsningsstation.

Meldingen afgives først til det forsinkede tog, og en krydsning må ikke forlægges, før dette tog er underrettet fuldstændigt. Krydsningen afvikles herefter ved de i § 8.5.d. angivne radio-meldinger.

C. FJERNSTYREDE STRÆKNINGER UDEN STRÆKNINGSSIKRINGSANLÆG

FC træffer bestemmelse om krydsningsforlægning efter indløbne forsinkelsesmeldinger.

Når FC har truffet bestemmelse om forlægning af en krydsning, skal der, inden videre foretages gives signal »Stop« for begge køreretninger på den nye krydsningsstation. Forlægning af krydsningen sker derefter ved følgende krydsningsforlægnings-melding:

FC : »FC her, krydsningsforlægning, tog X og tog Y, tog X, kom«
 Lokofører: »Tog X forstået krydsningsforlægning, kom«
 FC : »FC her, krydsningsforlægning tog Y kom«
 Lokofører: »Tog Y forstået krydsningsforlægning, kom«
 FC : »FC her, tog X skal krydse tog Y i nn; tog X skal køre i spor, tog X kom«
 Lokofører: »Tog X skal krydse tog Y i nn; tog X skal køre i spor slut«
 FC : »FC her, tog Y skal krydse tog X i nn; tog Y skal køre i spor, tog Y kom«
 Lokofører: »Tog Y skal krydse tog X i nn; tog Y skal køre i spor slut«.

Meldingen afgives først til det forsinkede tog, og en krydsning må ikke forlægges, før dette tog er underrettet fuldstændigt. Krydsningen afvikles herefter ved de i § 9.B.5.d og e angivne radiomeldinger.

D. FJERNSTYREDE STRÆKNINGER MED STRÆKNINGSSIKRINGSANLÆG

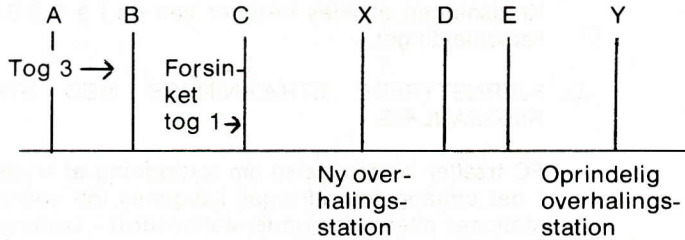
FC træffer bestemmelse om forlægning af krydsninger. I det omfang forandringer i togenes løb vedrører overgangsstationer eller - ved understationsdrift - understationer, træffer FC aftale med henholdsvis underretter disse.

§ 44. NY TOGOVERHALING, FORLÆGNING AF TOGOVERHALING OG FORANDRET TOGFØLGE

A. STRÆKNINGER, DER IKKE ER RADIOSTYREDE ELLER FJERNSTYREDE

1. Togoverhaling kan kun ske på betjente stationer.
2. Det påhviler togfølgestationerne at holde sig orienterede om togenes løb for i forsinkelsestilfælde om fornødent at foretage forlægning af overhaling, hvorved der må tages hensyn til togenes betydning og eventuelle tilslutninger til andre tog m v.
Ved forlægning bagud ordnes forlægningen af den station, hvor overhalingen skal foregå.
Ved forlægning fremefter ordnes forlægningen af den oprindelige overhalingsstation.
Det kan i TIB fastsættes, at forlægning af overhaling henholdsvis forandret togfølge skal ske efter forudgående aftale med en af direktøren særlig udpeget station.
3. Underretning til togene om ny togoverhaling og forlægning af togoverhaling skal ske skriftligt på form nr S.5.

4. Fremgangsmåden ved forlægning bagud er følgende:



Den efter tid og sted til overhaling bedst egnede station - den nye overhalingsstation (station X) tilbageholder det forsinkede tog og giver derefter liniemeldingen:

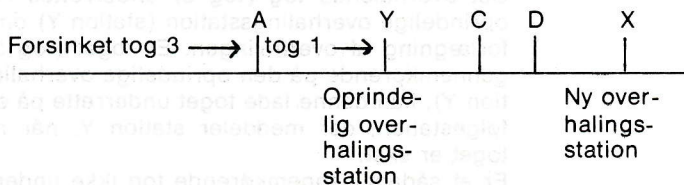
»Tog 3 overhaler tog 1 i X« (melding nr 6)

til stationerne på den strækning, over hvilken togfølgen bliver forandret.

Den nye overhalingsstation (station X) underretter tog- og lokoføreren for det tog, der skal overhales (tog 1). Såfremt det tog, der skal overhales (tog 1), er planmæssigt gennemkørende på den nye overhalingsstation (station X), kan denne station lade toget underrette på en tidligere togfølgestation, der meddeler station X, når underretning af toget er sket. Er toget (tog 1) underrettet på en tidligere station om overhalingens forlægning og, såfremt det på den nye overhalingsstation (station X) skal benytte et andet spor end gennemkørselssporet, tillige om den ændrede sporbenyttelse efter reglerne i § 14.2., kan det - når betingelserne herfor i øvrigt er til stede - på den nye overhalingsstation (station X) tages ind for signal »Kør«. Er toget ikke underrettet tidligere, tages det ind på station X på den i signalforskrifterne § 95.10 angivne måde og underrettes; eventuel ændring af sporbenyttelsen sker efter reglerne i § 14.2.

Det overhalende tog (tog 3) skal så vidt muligt underrettes på en standsningsstation foran den nye overhalingsstation (station X), for tog, der skal standse på station X, dog kun, såfremt underretningen kan finde sted uden forsinkelse af toget. Den station, der underretter toget, skal meddele den nye overhalingsstation (station X), at underretningen har fundet sted. Er toget ikke underrettet på en tidligere standsningsstation, tages det - uanset om det er planmæssigt standsende eller gennemkørende - ind på den nye overhalingsstation (station X) på den i signalforskrifterne § 95.10 angivne måde og underrettes.

5. Fremgangsmåden ved forlægning fremefter er følgende:



Den oprindelige overhalingsstation (station Y) vælger den efter tid og sted bedst egnede ny overhalingsstation (station X) og afsender til denne følgende melding:

»Tog 3 forsinket. Kan tog 3 overhale tog 1 i X?« (melding nr 7).

Er der intet til hinder for overhaling på station X, svarer denne:

»Ja, tog 3 kan overhale tog 1 i X« (melding nr 8).

Station Y giver derefter liniemeldingen:

»Tog 3 overhaler tog 1 i X« (melding nr 9)

til stationerne på den strækning, over hvilken togfølgen bliver forandret.

Kan overhaling ikke finde sted på station X, besvarer denne melding nr 7 med:

»Her kan ikke overhales« (melding nr 10).

Der må da enten vælges en anden station til overhaling, eller forlægningen må opgives.

Den oprindelige overhalingsstation (station Y) underretter tog- og lokoføreren for det tog, der skal overhales (tog 1), om den foretagne forlægning af overhalingen og giver den nye overhalingsstation (station X) meddelelse om, at underretning har fundet sted.

Det overhalende tog (tog 3) underrettes ligeledes af den oprindelige overhalingsstation (station Y) om den foretagne forlægning af overhalingen. Er toget (tog 3) planmæssigt gennemkørende på den oprindelige overhalingsstation (station Y), kan denne lade toget underrette på en tidligere togfølgestation, der meddeler station Y, når underretning af toget er sket.

Er et sådant gennemkørende tog ikke underrettet tidligere, tages det ind på station Y på den i signalforskrifterne § 95.10 angivne måde og underrettes.

Station Y giver den nye overhalingsstation (station X) meddelelse om, at tog 3 er underrettet.

Det tog, der skal overhales (tog 1), kan - når betingelserne herfor i øvrigt er til stede - tages ind på den ny overhalingsstation for signal »Kør« under forudsætning af, at det er underrettet om eventuel ændring i sporbenyttelsen, jf § 14.2, men i øvrigt uden hensyn til, om toget er planmæssigt standsende eller planmæssigt gennemkørende.

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

B. RADIOSTYREDE STRÆKNINGER

TL træffer bestemmelse om overhalingsforlægning efter indløbne forsinkelsesmeldinger. Forlægning af en overhaling sker ved følgende overhalingsforlægningsmelding:

TL : »TL her, overhalingsforlægning tog X og tog Y; tog X kom«

Lokofører: »Tog X forstået overhalingsforlægning, kom«

TL : »TL her, overhalingsforlægning; tog Y kom«

Lokofører: »Tog Y forstået overhalingsforlægning, kom«

TL : »TL her, tog X skal overhale tog Y i nn; tog X kom«

Lokofører: »Tog X skal overhale tog Y i nn, slut«

TL : »TL her, tog X skal overhale tog Y i nn; tog Y kom«

Lokofører: »Tog X skal overhale tog Y i nn, slut«.

Ved forlægning fremefter gives meldingen først til forreste tog. Ved forlægning bagud gives meldingen først til bageste tog. Overhalingen afvikles herefter ved de i § 8.5.e angivne radiomeldinger.

C. FJERNSTYREDE STRÆKNINGER UDEN STRÆKNINGSSIKRINGSANLÆG

FC træffer bestemmelse om overhalingsforlægning på den fjernstyrede strækning efter indløbne forsinkelsesmeldinger. Forlægning af en overhaling sker ved følgende overhalingsforlægningsmelding:

- FC : »FC her, overhalingsforlægning, tog X og tog Y, tog X kom«
- Lokofører: »Tog X forstået overhalingsforlægning, kom«
- FC : »FC her, overhalingsforlægning; tog Y kom«
- Lokofører: »Tog Y forstået overhalingsforlægning, kom«
- FC : »FC her, tog X skal overhale tog Y i nn; tog X skal køre i spor tog X kom«
- Lokofører: »Tog X skal overhale tog Y i nn; tog X skal køre i spor slut«
- FC : »FC her, tog X skal overhale tog Y i nn; tog Y skal køre i spor tog Y kom«
- Lokofører: »Tog X skal overhale tog Y i nn; tog Y skal køre i spor slut«.

Ved forlægning fremefter gives meldingen først til forreste tog.
 Ved forlægning bagud gives meldingen først til bageste tog.
 Overhalingen afvikles herefter ved de i § 9 B.5.f og g angivne radiomeldinger.

D. FJERNSTYREDE STRÆKNINGER MED STRÆKNINGSSIKRINGSANLÆG

FC træffer bestemmelse om forlægning af overhalinger.
 I det omfang forandringer i togenes løb vedrører overgangsstationer eller - ved understationsdrift - understationer, træffer FC aftale med henholdsvis underretter disse.

E. FORANDRET TOGFØLGE

Når det som følge af togforsinkelser bliver nødvendigt fra en udgangsstation eller en forgreningsstation at afsende tog i samme retning i anden rækkefølge end den planmæssige, anordner udgangsstationen eller forgreningsstationen henholdsvis TL/FC forandret togfølge. Melding gives til berørte stationer på den strækning, over hvilken togfølgen forandres. Tog- og lokofører for begge tog underrettes om den forandrede togfølge.
 Senere ændring i togfølgen sker efter reglerne for ny overhaling og forlægning af overhaling.

§ 45. FORLÆGNING AF TOGPASSERING

Togpassering forlægges efter de i § 43 fastsatte regler, såfremt arbejdstoget og det passerende tog kører i modsat retning, og efter reglerne i § 44 såfremt de pågældende tog kører i samme retning.

§ 46. AFLYSNING AF TOG

1. Aflysning af tog kan foretages af direktøren eller andre, som af ham er særlig bemyndiget hertil.
2. Når et tog aflyses, skal skriftlig eller telefonisk meddelelse derom sendes til TL/FC og til samtlige betjente stationer på den strækning, over hvilken toget skulle have løbet. Underretning gives endvidere til bemandede stationer, for hvem det har betydning at kende togets aflysning.
Bane- og signalpersonale underrettes ikke specielt om togaflysningen, men oplyses herom i forbindelse med henvendelser til TL/FC henholdsvis togfølgestationer om information i øvrigt om togangen, jf § 49.
3. Tog der skulle krydse, overhale henholdsvis overhales af det aflyste tog foranlediges underrettet skriftligt på form nr S.6 af krydsningsstationen eller overhalingsstationen henholdsvis pr radio af TL/FC. Er underretning ikke sket på en tidligere standsningsstation eller pr radio, og kvittering herfor modtaget, skal gennemkørende tog tages ind på den i signalforskrifterne § 95.10 foreskrevne måde og underrettes.
På fjernstyrede strækninger med strækningsisolation bortfalder ovennævnte underretning af tog.
4. Meddelelse til andre tog om aflysningen bortfalder i tilfælde af, at aflysningen er sket ved en skriftlig ordre eller særtogsanmeldelse, der mod kvittering er afgivet til tog- og lokoførere.
5. Hvis et aflyst tog skal erstattes med et andet tog i samme køreplan, skal dette tog anmeldes og fremføres som særtog.

§ 47. AFLYSNING AF DEN REGELMÆSSIGE DRIFT

1. Den regelmæssige drift kan aflyses af direktøren, der i så fald foranlediger, at der gives underretning herom ved skriftlig eller telefonisk melding til samtlige stationer på den pågældende strækning samt lederne af de tjenesteområder, for hvem aflysningen kan have betydning.
2. Når regelmæssig drift er aflyst, må togene kun føres over den pågældende strækning efter forudgående anmeldelse. Denne anmeldelse kan ske på grundlag af de trykte køreplaner eller ved særlige planer. For de således anmeldte togs førelse gælder følgende regler:
 - a. Toggangen ledes af direktøren eller den han særligt bemynder hertil henholdsvis TL/FC.
 - b. For krydsninger, overhalinger, passeringer og disses forlægning samt for underretning af bane- og signalpersonale gælder de sædvanlige i nærværende reglement anførte regler.
3. Telefonvagt holdes som under ordinære forhold medmindre direktøren træffer anden bestemmelse.
4. Når den regelmæssige drift atter kan genoptages, foranlediger direktøren, at der gives de i henhold til stk 1 underrettede tjenestesteder skriftlig eller telefonisk melding herom.

§ 48. SPÆRRING AF SPOR

1. Bliver det som følge af planlagte arbejder på banen eller banens tilstand nødvendigt at spærre et spor på fri bane eller på en station, pålægger direktøren alle vedkommende at etablere spærning som angivet i pkt 3-10.
2. Bliver det nødvendigt uden varsel at spærre et spor på fri bane eller på en station f eks på grund af skinnebrud, naturbegivenheder eller lignende, skal der forholdes således:

- a. Den, der bemærker en faresituation, der kræver sporspærring, underretter snarest nærmeste togfølgestation henholdsvis TL/FC.
Efter omstændighederne kan det - såfremt der vides at være tog undervejs - være nødvendigt først at søge at foretage dækning af farepunktet.
 - b. Togfølgestationer eller TL/FC, der modtager den i pkt a anførte underretning, skal snarest underrette den togfølgestation, der ligger på den anden side af farepunktet om, at strækningen mellem de to togfølgestationer skal spærres som nærmere angivet i pkt 3-10.
3. Det påhviler den togfølgestation eller TL/FC, der skal iværksætte en sporspærring
at underrette tog på strækningen i fornødent omfang, og
at sikre sig, at det ufarbare spor bliver dækket som foreskrevet i signalforskrifterne.
 4. På strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede, skal det på togfølgestationer ved spærreanordninger forhindres, at der kan stilles signal til indkørsel i et spærret spor på stationen henholdsvis udkørsel (gennemkørsel) til et spærret spor på fri bane.
Endvidere skal der i sporskifte- og signalposter anbringes advarselsskilt »Pas på« et iøjnefaldende sted på centralapparatet i det tidsrum, sporet er spærret. Advarselsskilt skal også anbringes ved den telefon, hvorfra afmeldinger foretages.
Notat anbringes på tavlen om uregelmæssigheder, jf § 19.
 5. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger anbringer TL/FC advarselsskilt »Pas på« på fjernstyringspult og ved radioapparat og i fornødent omfang spærreanordninger på betjeningsknapper.
Notat anbringes på tavlen om uregelmæssigheder, jf § 19.
 6. FC underretter understationer og etablerer eventuelt understationsdrift i fornødent omfang. Understationerne sikres i så fald som anført i pkt 4.

7. Såfremt det er hensigtsmæssigt, kan FC opretholde driften på den del af strækningen, der kan befares uanset sporspærringen, således:
 - a. Toggangen ledes - efter omstændighederne på hele strækningen eller en delstrækning - efter reglerne for radiostyrede strækninger, idet stationerne betragtes som togmeldesteder.
 - b. Kørsel på driftsklare dele af det spærrede strækningsafsnit sker efter reglerne for arbejdstog på radiostyret strækning.
8. Under sporspærring på en station påhviler det i øvrigt stationsbestyreren/TL/FC at drage omsorg for, at der træffes de nødvendige foranstaltninger til sikring af tog- og rangerbevægelser.
9. Når arbejdslederen melder, at sporspærringen kan ophæves, underretter togfølgestationen/TL/FC alle vedkommende og fjerner spærreanordninger samt advarselsskilte.
10. Bemærkning om sporspærring og de truffne sikkerhedsforanstaltningers etablering og ophævelse indføres i journalen med angivelse af klokkeslæt.

§ 49. EFTERSYN AF OG ARBEJDER VED SPOR-, SIGNAL- OG SIKRINGSANLÆG

1. Inden der på en station påbegyndes arbejder ved spor-, signal- og sikringsanlæg, skal arbejdslederen træffe aftale herom med stationsbestyreren og/eller TL/FC. Arbejdslederen skal nøjagtigt angive arbejdsstedet og oplyse, hvilken betydning arbejdet har for anlæggenes benyttelse og funktion (sporspærring, forsigtig kørsel, aflysning af centralsikring o s v).
2. Inden der på fri bane påbegyndes arbejder som de i pkt 1 omtalte, skal arbejdslederen træffe aftale med - og give de i pkt 1 nævnte underretninger til - TL/FC henholdsvis stationsbestyreren på en af de togfølgestationer, der ligger på hver sin side af arbejdsstedet. Det påhviler stationsbestyreren at underrette nabotogfølgestationen.

3. Stationsbestyreren/TL/FC skal indføre notat om de trufne aftaler og foranstaltninger i journalen med angivelse af klokkeslæt og arbejdslederens navn. Endvidere anbringes meddelelse på tavlen om uregelmæssigheder, jf § 19.
TL/FC skal i fornødent omfang underrette de stationer, for hvem det har betydning.
4. Når arbejdet er afsluttet, skal arbejdslederen underrette stationsbestyreren/TL/FC, der indfører notat i journalen med angivelse af klokkeslæt og arbejdslederens navn.
Endvidere fjernes meddelelse fra tavlen om uregelmæssigheder.
5. Kræver arbejdet spærring af spor, forholdes der som angivet i § 48.
Arbejdslederen har ansvaret for, at de arbejder, der kræver spærrespærring, ikke påbegyndes før han har modtaget bekræftelse på, at spærringen er etableret.
6. Arbejdslederen har ansvaret for, at spor, der under arbejdet er ufarbart, eller som skal befares med forsigtighed, eller hvor der befinder sig et arbejdssted, bliver afmærket som foreskrevet i signalforskrifterne.
Stationsbestyreren har ansvaret for, at der træffes de til sikring af tog- og rangerbevægelser i øvrigt nødvendige foranstaltninger.
7. Til sikring af bane- og signalpersonalet under arbejdet på og eftersynet af strækninger og stationer gælder følgende regler:
 - a. Ved alt arbejde i og ved spor samt i øvrigt ved færdsel på strækningen skal det pågældende personale bære sikkerhedsveste.
 - b. Arbejdslederen og enhver, der på egen hånd skal udføre arbejde eller eftersyn skal være udstyret med tjenestekøreplan, TIB og et rigtigt gående ur.

- c. Det i stk b nævnte bane- og signalpersonale skal, såfremt tjenesten tiltrædes på en station, selv indhente underretning om eventuel tidligere togfremførelse (§ 17), tillyste særtog (§ 38.A.5. og B.5.), arbejdstog (§ 39.1), hjælpetog (§ 41.3) samt aflysning af tog (§ 46.2). Underretningen gives på meldesedler, der udfyldes ved stationsbestyrerens foranstaltning og mod kvittering udleveres til nævnte personale. På meldesedlen opføres alle de særtog, der på det pågældende tidspunkt er tillyst til løb over strækningen indtil kl 7,00 næste dag uden hensyn til, om særtogene løber i flere dage, og uden hensyn til, om særtogsanmeldelsen er uddelt med personligt eksemplar til pågældende personale. Endvidere skal der gives oplysning om andre forhold, der kan have betydning for bane- og signalpersonalets arbejde. Bane- og signalpersonale, der skal påbegynde arbejde på en ubetjent station eller på fri bane i tilfælde, hvor det ikke har været muligt at afhente meldeseddel som foran anført, skal telefonisk eller på anden måde indhente oplysning fra nærmeste togfølgestation.

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

Den foran nævnte underretning af bane- og signalpersonale - herunder udstedelse af meldesedler - må kun foretages af personale, der er berettiget til at fungere som stationsbestyrer.

- d. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger skal de i punkt c omtalte underretninger indhentes fra TL/FC.
- e. Samtidig med at bane- og signalpersonalet indhenter de i punkt c og d nævnte underretninger, oplyser de stationsbestyreren/TL/FC om deres arbejdssteds nøjagtige beliggenhed eller, såfremt dette ikke på forhånd er givet, mellem hvilke to nabostationer det ligger. Ved eventuel ændring af arbejdsstedets beliggenhed gives der snarest ny underretning herom til stationsbestyreren/TL/FC.
- f. Om eftersyn på banen - f eks ved kørsel på skinnecykel - og om ikke forud bestemte arbejder gives der underretning til stationsbestyreren på den station, hvorfra eftersynet henholdsvis arbejdet påbegyndes.

Stationsbestyreren underretter den foranliggende togfølgestation.

På radiostyrede og fjernstyrede strækninger gives underretningen til TL/FC.

Ved hver passage af en station underrettes de togfølgestationer, som det vedrører, telefonisk om, hvilket stationsinterval der nu er frit, og i hvilket der herefter foregår eftersyn eller arbejde.

8. Om eftersyn af sporskifter og spærspærrer se § 24.

§ 50. RADIO- OG TELEFONFORBINDELSERNE I UORDEN

For så vidt den for toggangens ledelse nødvendige telefon- eller radioforbindelse mellem stationerne indbyrdes eller mellem TL/FC og stationerne henholdsvis togene ikke kan tilvejebringes ved banens telefonnet, radioanlæg eller ved benyttelse af den offentlige telefon, træder følgende bestemmelser i kraft:

1. Der må ikke føres andre tog over banen end plantogene samt forud anmeldte tog (særtog, arbejdstog, hjælpetog og sneplovtog). På den anden side skal under sådanne forhold alle plantog og forud anmeldte særtog, arbejdstog, hjælpetog og sneplovtog så vidt muligt føres igennem, selv om det kun kan ske ved at erstatte dem med et lokomotiv, en dræsine eller et bud.
2. De fastsatte krydsninger, overhalinger og passeringer må ikke forlægges, men togene skal blive holdende på krydsnings- og overhalings- henholdsvis passeringsstationerne indtil krydsningen, overhalingen eller passeringen har fundet sted.
3. Stationerne underretter skriftligt togene om, at radio- og telefonforbindelserne er i uorden. Underretningen skal gives til togføreren og lokoføreren, og gennemkørende tog skal standses for at modtage den. Togene fremføres med særlig agtpågenhed over for eventuelt forankørende tog, og må ikke afsendes fra en togfølgestation, før det forudgående tog kan beregnes at være nået til næste togfølgestation, og ikke tidligere end 10 minutter efter det forrige togs afgang.
Om dækning af tog, der under sådanne forhold er standset på banelinien eller foran en togfølgestation eller et holdested, se § 52.

§ 51. TOGENES STANDSNING PÅ FRI BANE

Det skal så vidt muligt undgås at standse tog på broer samt på vej-krydsninger.

Et tog, der er standset på fri bane, må ikke sættes i gang uden togførers mellemløst, medmindre standsningen skyldes enten signal »Stop«, fra et hovedsignal, eller at anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, og betingelserne for viderekørsel derefter er opfyldt.

Om nedbrudte togs standsning på fri bane, se §§ 52 og 53.

§ 52. DÆKNING AF TOG, DER EKSTRAORDINÆRT STANDSER PÅ FRI BANE

1. Standser et tog på fri bane - bortset fra det tilfælde, hvor toget skal holde for »Stop« fra et hovedsignal - og grunden til standsningen ikke er umiddelbart givet, skal togføreren, eventuelt med assistance fra lokoføreren, søge grunden til standsningen fastslået. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger skal TL/FC straks underrettes pr radio.
2. Sker standsningen på et sted, hvor flere spor løber jævnsides, og det ikke straks kan fastslås, at nabospor er fri, skal det eller disse spor straks dækkes i den eller de retninger, hvorfra tog kan ventes.
Sker standsningen i mørke eller usigtbart vejr, foranlediger lokoføreren straks, at der vises rødt lys fra frontlanterne.
Skal dækning af nabospor ske fremad, foranlediges den øjeblikkelig af lokoføreren.
Skal dækning ske bagud, foranlediges den af togføreren.
3. a. Viser undersøgelsen, at toget vil kunne fortsætte indenfor et tidsrum af 10 minutter fra standsningstidspunktet, eller kan togføreren indenfor denne tid opnå forbindelse med en togfølgestation eller TL/FC, der påtager sig ansvaret for togets dækning, foretages ingen stedlig dækning af toget, jf dog efterfølgende pkt b. I modsat fald dækkes toget på stedet ved togførers foranstaltning og på dennes ansvar.

Dækning udføres i overensstemmelse med signalforskrifterne i begge køreretninger, og først i den retning, fra hvilken det første tog kan ventes.

Hvor det bliver nødvendigt at foretage den i punkt 2 omtalte dækning af nabospor, må denne under ingen omstændigheder undlades eller forsinkes af hensyn til dækning af det spor, hvorpå toget holder.

Den togfølgestation/TL/FC, der påtager sig ansvaret for togets dækning, skal straks anbringe advarselsskilt »Pas på« på samme måde, som når en banestrækning er spærret, jf § 48. Tilsvarende gælder den på den anden side af det standsede tog liggende togfølgestation.

- b. Bliver et tog, når radio- og telefonforbindelserne er i uorden (jf § 50), standset på banelinien eller foran en togfølgestation eller et holdested, skal toget straks dækkes.
4. a. Bliver toget i stand til at genoptage sin kørsel i planmæssig køreretning, og inden der er tilkaldt hjælpemaskine, kaldes eventuelt udsendte dækningsposter tilbage, og på radiostyrede og fjernstyrede strækninger underrettes TL/FC pr radio.
b. Bliver toget i stand til at genoptage sin kørsel i modsat køreretning af den planmæssige, og inden der er tilkaldt hjælpemaskine, skal tilladelse til tilbagerykning indhentes fra den i køreretningen nærmeste togfølgestation henholdsvis TL/FC.
c. Er hjælpemaskine forlangt, må det på fri bane holdende tog ikke sættes i bevægelse, forinden maskinen er indtruffet, selv om det måtte være i stand dertil, medmindre der er indhentet tilladelse fra den i køreretningen nærmeste togfølgestation henholdsvis TL/FC.
5. Bane- og signalpersonale skal i givet fald assistere i muligt omfang med dækning m v af toget.

§ 53. NEDBRUDTE TOG

1. Når et tog ekstraordinært standser og ikke kan bringes videre, hverken frem eller tilbage, skal togføreren for det nedbrudte tog forlange hjælp fra nærmeste togfølgestation henholdsvis pr radio hos TL/FC.

2. Så snart hjælp er forlangt hos det foreskrevne anmeldested, påhviler det vedkommende uden ophold at skaffe hjælp til det nedbrudte tog, og ingen anden må foretage noget i så henseende uden efter anmodning eller med udtrykkeligt samtykke herfra.
3. Bliver et nedbrudt tog i stand til at genoptage kørslen, forinden hjælpemaskinen er ankommet, må dette ikke finde sted, medmindre der er indhentet tilladelse hertil fra den i køreretningen nærmeste togfølgestation henholdsvis TL/FC.
4. a. På strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede, skal hjælpetog føres med forsigtighed til det nedbrudte tog. Forinden det forlader den togfølgestation, som begrænser den banestrækning, på hvilket det nedbrudte tog befinder sig, skal den anden nabotogfølgestation underrettes derom, og hjælpetoget kan da efter omstændighederne bringe det nedbrudte tog frem eller tilbage. Togfølgestationen meddeler skriftligt hjælpetoget, om telefonen er i orden, samt om den anden nabotogfølgestation er underrettet om dets afsendelse.
Så snart toget er bragt ind på en af de togfølgestationer, der begrænser banestykket, skal den anden togfølgestation underrettes derom, eventuelt ved bud. Underretningen skal indeholde oplysning om, hvorvidt banen er farbar.
- b. På strækninger, der er radiostyrede eller fjernstyrede, leder TL/FC hjælpetogets kørsel til det nedbrudte tog. Såfremt der er etableret understationsdrift på den station, hvorfra hjælpetoget skal ind på den banestrækning på hvilket det nedbrudte tog befinder sig, skal stationsbestyreren underrette hjælpetoget herom.
Forinden det nedbrudte tog videreføres eller føres tilbage af hjælpemaskinen, skal togføreren træffe nærmere aftale om kørslen med TL/FC henholdsvis understationen.
5. De foran givne regler for nedbrudte tog kommer ikke alene til anvendelse, når selve togets utjenstydgtighed hindrer dets fremførelse, men også når et tog på fri bane bliver ude af stand til at fortsætte sit løb, fordi banelinien er blevet ufarbar.

6. Standses et tog af sne på fri bane med ringe udsigt til snart at kunne komme videre, skal togføreren så vidt muligt underrette nærmeste togfølgestation henholdsvis TL/FC om standsningen, selv om der ikke er grund til at forlange hjælp.
Det påhviler den togfølgestation/TL/FC, der får meddelelsen, eventuelt forlangendet om hjælp fra togføreren, at iagttage de i pkt 2 givne bestemmelser for nedbrudte tog. Skal sneplov udsendes på et strækingsafsnit, hvor der befinder sig et i sne fastkørt tog, må dette tog dog først underrettes, og det må i så tilfælde, selv om det måtte være i stand dertil, ikke sætte sig i bevægelse imod sneploven.

§ 54. BESKADIGEDE OG EFTERLADTE VOGNE

1. Bemærkes det under et togs kørsel, at en akselkasse muligt er varmløben, eller bemærkes der sådanne uregelmæssigheder ved vognene eller ved toget i det hele taget, at det kan befrygtes, at viderekørsel frembyder fare for toget selv eller for tog på nabospor, skal toget straks standses af den, der bemærker uregelmæssigheden. Er dette ikke muligt, skal der omgående gives melding til TL/FC henholdsvis næste station, der da standser toget og underretter det om årsagen til standsningen. Er der allerede stillet signal for toget, sættes dette straks på »Stop«. I alle tilfælde, hvor tog standses ekstraordinært på grund af fejl eller uregelmæssigheder ved en vogn, skal togføreren og lokoføreren i forening undersøge toget, der om muligt føres videre til næste station, hvor vognen eventuelt udsættes. Under denne kørsel holder personalet i toget vognen under observation, således at toget straks kan standses, såfremt vognen afspores, eller faren for uheld øges.
Under togets kørsel ind på en station skal der udvises særlig agtpågivenhed bl a af hensyn til risikoen for afsporing ved vognens passage af sporskifter.
2. Bliver det nødvendigt for et tog at efterlade vogne på den fri bane, skal togføreren drage omsorg for, at vognene ved bremsning eller på anden måde sikres således, at de ikke kan sættes i bevægelse, samt at de bliver dækket i overensstemmelse med bestemmelserne i § 52.

Togføreren (lokoføreren) skal snarest underrette ankomststationen/TL/FC om forholdet.

Underretningen skal være afgivet, før toget må køre ind på den efterfølgende station.

Togfølgestationer, der får den nævnte underretning, følger de i § 53 for nedbrudte tog givne regler, idet dog togmaskinen efter omstændighederne kan benyttes som hjælpemaskine.

§ 55. ILD I TOGET

Bemærkes der ild i toget, skal toget uopholdeligt standses og dækkes, jf § 52. Den endelige standsning skal så vidt muligt ske på et sted, der ikke frembyder fare for ildens videre udbredelse, og hvor der er bekvem adgang for slukning. Den vogn, hvori der er gået ild, skilles fra de øvrige, og ilden søges slukket. Det er forbudt, når ilden opdages, uden nærmere forudgående undersøgelse at forsøge at føre toget videre. Togføreren giver nærmeste togfølgestation/TL/FC fornøden underretning.

§ 56. LØSE VOGNE

Bliver vogne af vinden eller på anden utilsigtet måde ført ud på banelinien, skal stationer i køreretningen samt TL/FC snarest underrettes.

Bemærkes løse vogne på banen, skal enhver ved banen beskæftiget ved alle til hans rådighed stående midler søge at standse dem samt snarest muligt give underretning til nærmeste togfølgestation eller TL/FC. De skal efter omstændighederne søges indbragt til nærmeste togfølgestation eller holdested med sidespor; men er dette ikke muligt, skal de dækkes som foreskrevet i § 52, og melding om det forefaldne gives til nærmeste togfølgestation, henholdsvis TL/FC. Togfølgestationer eller holdsteder, som modtager meddelelse om, at løse vogne er i bevægelse mod stationen eller holdstedet, skal træffe de foranstaltninger, som omstændighederne tillader, for at afværge ulykke.

VIII. Arbejds køretøjer, skinnecykler m v

§ 57. 1. ARBEJDSKØRETØJER

Arbejds køretøjer omfatter motortroljer, andre troljer, kørende arbejdsredskader og lignende tunge køretøjer, som ikke må være isolerede.

Arbejds køretøjer betragtes som arbejdstog, og for deres fremførelse og anmeldelse samt de sikkerhedsforanstaltninger, stationsbestyreren henholdsvis TL/FC skal iagttage, gælder de for arbejdstog fastsatte bestemmelser (§ 39).

I øvrigt skal der ved benyttelse af arbejds køretøjer iagttages følgende:

- a. Køretøjerne må kun anvendes i tjenstligt øjemed.
- b. I usigtbart vejr må kørsel kun finde sted, når det er påtrængende nødvendigt.
- c. Køretøjerne må ikke tilkobles tog, men skal fremføres ved egen trækraft eller skubbes frem.
- d. Køretøjet skal uafbrudt være ledsaget af en ansvarlig fører, der kun må forlade køretøjet, såfremt det er bragt ud af spor eller er bevogtet henholdsvis hensat efter aftale med stationsbestyreren/TL/FC på en stations spor og sikret som angivet i § 29.
Føreren er ansvarlig for overholdelsen af de i § 49.7 angivne sikkerhedsforskrifter.
- e. Kørsel på en stations område må kun finde sted efter aftale med stationsbestyreren henholdsvis TL/FC.
- f. Afgang fra en station må først ske efter indhentet tilladelse fra stationsbestyreren/TL/FC.
Det samme gælder, såfremt kørslen skal påbegyndes på fri bane.
- g. Arbejds køretøjer kan standse eller gå tilbage hvor som helst på den fri bane.
- h. Fjernes køretøjet fra sporet på fri bane eller på en station, skal føreren snarest give melding til nærmeste togfølgestation henholdsvis TL/FC, og køretøjet må da ikke bringes på spor igen, før tilladelse hertil er indhentet fra stationsbestyreren/TL/FC.

- j. Et arbejdskøretøj må ikke følge efter et tog eller et andet arbejdskøretøj i mindre afstand end stationsafstand. På strækninger uden strækningsisolation må dette dog fraviges efter de i § 10.2 angivne regler for arbejdstog.
- k. Arbejdskøretøjer skal respektere alle signaler. Kørsel forbi et signal må kun finde sted, såfremt signalet i henhold til signalforskrifterne giver tilladelse dertil, eller såfremt stationsbestyreren/TL/FC har givet føreren særlig tilladelse til at passere signalet.
- l. Overkørselssignalanlæg skal betjenes efter særlig betjeningsinstruks, og det må nøje påses, at der ikke sker bagtænding af anlægget ved arbejdskøretøjets viderekørsel.
- m. Viser et overkørselssignal, at overkørslen ikke er sikret, skal arbejdskøretøjet standse foran overkørslen og derefter rangeres over.
Ved overkørsler, der ikke er bevogtet eller sikret med automatisk overkørselssignalanlæg, skal arbejdskøretøjet standse foran overkørslen og derefter føres forsigtigt over. Standsningen kan dog undlades, såfremt de tilstødende veje kan overses i tilstrækkelig afstand, og det med sikkerhed kan afgøres, at der ikke er vejfærdsel i retning mod overkørslen.
- n. Arbejdskøretøjer skal fremføres med forsigtighed og med en hastighed afpasset efter synligheds- og bremseforhold.
- o. Når køretøjet er ankommet til en af de to togfølgestationer, der begrænser en banestrækning, skal føreren snarest melde til stationsbestyreren/TL/FC, at strækningen er fri. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger kan der mellem føreren og TL/FC aftales kørsel over en længere strækning uden melding fra hver station, der passerer. Når føreren melder, at strækningen er fri, er han tillige ansvarlig for, at der ikke er efterladt vogne, værktøj eller lignende i sporet, hvor kørslen har fundet sted.

2. SKINNECYKLER

Skinnecykler og andre lette køretøjer skal være isolerede. Brugeren er alene ansvarlig for sikring af kørslen, herunder overholdelsen af de i § 49.7 angivne sikkerhedsforskrifter.

I øvrigt skal der ved benyttelsen af disse køretøjer iagttages følgende:

- a. Køretøjerne må kun anvendes i tjenstligt øjemed herunder til transport til og fra arbejdsstedet.
- b. I usigtbart vejr må kørsel kun finde sted, når det er påtrængende nødvendigt.
- c. I mørke skal der føres de for arbejdskøretøjer foreskrevne kendingssignaler.
- d. Køretøjerne må ikke transportere tungere materialer eller værktøj, end at brugeren i en faresituation hurtigt kan fjerne køretøjet fra sporet.
- e. Køretøjet skal fjernes fra sporet i god tid, inden et tog skal passere, således at toget ikke sinkes, og lokoføreren ikke foruroliges af fare for påkørsel.
- f. Ved overkørsler, hvor tilstødende veje ikke kan overses i tilstrækkelig afstand, må kørehastigheden ikke være større, end at køretøjet kan standses øjeblikkeligt.
- g. Ved passage af overkørselssignalanlæg skal det overvåges, at anlæggets funktion ikke kommer i uorden. I givet fald må det bringes i normalstilling som angivet i særlig instruks for disse anlæg.
- h. Efter brugen skal køretøjet straks fjernes fra sporet. Det må under ingen omstændigheder blive stående på sporet, når det forlades, selv om fraværelsen kun er ganske kortvarig.
- j. Når køretøjet efterlades uden tilsyn, skal det aflåses, og efter arbejdstid desuden fastlåses til en fast genstand.

IX. Sikring og pasning af sidespor på fri bane. Krydsning på ubetjent station eller sidespor på fri bane

§ 58. SIKRING OG PASNING AF SIDESPOR PÅ FRI BANE

1. Sidespor på fri bane betragtes som holdsteder. Ethvert sporskifte på fri bane skal ved aflåsning af såvel sporskiftetungen som sporskiftebukken være fastholdt i en sådan stilling, at togenes vej er sikret. Sporskifter i hovedspor skal være forsynet med sporskiftesignal.
2. Uden for de tider, i hvilke der rangeres ved sidesporet eller foretages sporskifteeftersyn, skal sporskifter i hovedspor være stillet og aflåset til frit hovedspor, og dækningssporskifter og sporspærrer være stillet og aflåset således, at de hindrer kørsel ud i hovedsporet. De nøgler, som giver adgang til aflåsningsanlægget, skal være fjernet fra sporskifterne m v.
3. Kommer aflåsningsanlægget på et sidespor i uorden, skal nærmeste togfølgestation/TL/FC snarest underrettes. Denne station/TL/FC underretter togene skriftligt og foranlediger direktøren underrettet. Togene skal fremføres med fornøden forsigtighed ved passagen af sidesporet, eventuelt rangeres forbi ved togførers foranstaltning. I den tid, aflåsningsanlægget ved et sidespor er i uorden og ikke er sikret som anført i pkt 5, skal sidesporet være bevogtet i togtid.
4. Rangering må finde sted, når togføreren forud har indhentet tilladelse hertil hos stationsbestyreren på en af de togfølgestationer, der begrænser den strækning, på hvilken sidesporet ligger. Denne togfølgestation underretter den anden togfølgestation.

Efter endt rangering er togføreren ansvarlig for, at vognene er hensat på sidesporet indenfor frispormærket og er sikret som anført i § 29. Togføreren er endvidere ansvarlig for, at sidesporets sikringsanlæg bringes i normalstilling, og afgiver melding herom til en af ovennævnte togfølgestationer. Denne underretter derefter den anden togfølgestation. Forinden denne melding foreligger, må der ikke på ny indlades tog på den pågældende strækning. På radiostyrede og fjernstyrede strækninger indhentes ovennævnte tilladelse fra - henholdsvis afgives meldingen til - TL/FC. Radiomeldingerne udveksles mellem TL/FC og lokofører efter anmodning fra togføreren, der er ansvarlig for, at betingelserne herfor er til stede.

5. Er et sidespor i længere tid ude af brug, skal sporskifter i hovedspor og dækningsporskifter aflåses i stilling til hovedspor henholdsvis til dækning af dette. Såvel tilliggende som fraliggende sporskiftetunger skal aflåses ved baneafdelingens foranstaltning ved låsebolte hver med 2 hængelåse. Hver hængelås skal have sin nøgleform, der afviger fra de almindelige sporskiftelåses nøgleform. Nøglen til den ene lås afgives til en af nabotogfølgestationerne henholdsvis TL/FC, nøglen til den anden lås opbevares på banens hovedkontor. Eventuel bevogtning og signalgivning skal da bortfalde. Sporskiftesignalerne fjernes, og hvor hovedsignaler findes, skal hovedsignalerne ugyldiggøres. Direktøren underretter alle vedkommende, når bevogtningen af et sidespor, hvis sporskifter er spigrede, boltede og låsede, bortfalder eller skal genoptages.

§ 59. KRYDSNING PÅ UBETJENT STATION ELLER SIDESPOR PÅ FRI BANE PÅ STRÆKNINGER, DER IKKE ER RADIOSTYREDE ELLER FJERNSTYREDE

Krydsning på ubetjent station eller sidespor på fri bane kan finde sted på de nedenfor angivne betingelser:
Mellem to togfølgestationer må et tog kun krydse ét andet tog. Togene, mellem hvilke krydsning skal finde sted, skal altid standse på den togfølgestation, hvorfra de kører ind på den banestrækning, hvor den ubetjente station eller det ubetjente sidespor er beliggende.

1. Krydsning fastlagt i tjenestekøreplanen

- a. I tjenestekøreplanen skal fastlægges, hvilket tog der skal køre først ind på krydsningsstedet, og hvorledes sporbenytelsen skal være for begge tog.

Mellem togfølgestationerne A og B, der begrænser den banestrækning, hvor den ubetjente station eller det ubetjente sidespor er beliggende, skal følgende udveksling af meldinger finde sted.

Station A sender til station B meldingen:

»Har tog 1 fri bane fra station A til ubetjent station/sidespor U og derfra til station B, når krydsning med tog 2 har fundet sted på station/sidespor U«.

Når intet er til hinder herfor svarer station B:

»Tog 1 har fri bane fra station A til ubetjent station/sidespor U, og derfra til station B, når krydsning med tog 2 har fundet sted på station/sidespor U. Tog 2 underrettes her«.

Derefter sender station A følgende melding til station B:

»Tog 1 underrettes her og afsendes«.

Efter at denne udveksling af meldinger er tilendebragt og indført i journalen, udsteder stationerne til tog 1 henholdsvis tog 2 en særlig krydsningstilladelse, form nr S 7.

Den underskrives af stationsbestyreren og gives til togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den afleverer den til lokoføreren inden togets afgang.

Begge tog skal standse foran stationsmærket på krydsningsstedet. Det tog, der efter planen skal køre først ind, rangeres forsigtigt ind på det for toget bestemte spor. Når toget er bragt til standsning på krydsningsstedet, skal togføreren gøre »andet« togs togvej klar til indrangering, og når han har sikret sig, at togvejen er fri til standsningsstedet, og at de på denne del af togvejen værende sporskifter er retstillet, giver han signal til »andet« tog.

Under indrangeringen skal modgående sporskifter være aflåset eller betjent.

Ved afgang skal hvert togs togfører sikre sig, at sporskifterne i togvejen står rigtigt for udkørsel.

Togføreren for det tog, der benytter sidesporet på det pågældende sted, er ansvarlig for, at sporskifter og sporspærrer ved togets afgang er bragt i normalstilling og forskriftsmæssigt aflåset.

- b. Rangering ud i et ventet togs togvej må ikke finde sted.
 - c. Er stationen udstyret med et sikringsanlæg, der er indrettet således, at dets sikkerhedsmæssige funktion og signalgivningen iværksættes automatisk ved togs passage af kontaktsteder, skal det tog, der først får signal »Kør«, køre først ind på stationen og dets togfører betjene stationens sikringsanlæg efter den for dette gældende betjeningsinstruks.
2. **Krydsningsforlægning til ubetjent station eller sidespor på fri bane**

Når den station (jf § 43), der skal forlægge en krydsning, beslutter at forlægge krydsningen til en ubetjent station eller et ubetjent sidespor på fri bane, sender den hver af togfølgestationerne A og B, der begrænser banestrækningen, hvor den ubetjente station eller det ubetjente sidespor er beliggende, følgende melding:

»Kan tog 1 krydse tog 2 på ubetjent station/sidespor U« (melding nr 1).

Har stationen intet at indvende mod krydsningen, svares der:

»Ja, tog 1 kan krydse tog 2 på ubetjent station/sidespor U« (melding nr 2).

Derefter gives der følgende liniemelding til strækningen fra den oprindelige krydsningsstation til den fjernest herfra liggende af stationerne A og B.

»Tog 1 krydser tog 2 på ubetjent station/sidespor U. Tog kører først ind på stationen/sidesporet og kører på spor, Tog kører på spor« (melding nr 3).

Denne melding gentages af den af stationerne A og B, der ligger fjernest fra den oprindelige krydsningsstation, og krydsningen er da forlagt til ubetjent station/sidespor U.

Såfremt det oprindelige krydsningssted er ubetjent, gives linie-melding nr 3 til alle togfølgestationer, der berøres af krydsningsforlægningen.

Det rettidige tog foranlediges underrettet om den fastslåede krydsningsforlægning af den oprindelige krydsningsstation. Er denne ubetjent, gives underretningen af den nærmest foregående togfølgestation.

Det forsinkede tog underrettes af den nærmest liggende af stationerne A og B.

Tog- og lokoføreren på begge tog skal give kvittering for, at underretning - der skal gives skriftligt på form nr S 8 - er modtaget om krydsningsforlægningen, om sporbenyttelsen og om, hvilket tog der først må køre ind.

I øvrigt afvikles krydsningen som angivet i afsnit 1.

3. Krydsning med særtog på ubetjent station eller sidespor på fri bane

Fastsættes der ved anordning af et særtog krydsning på en ubetjent station eller et ubetjent sidespor på fri bane, skal der i anmeldelsen angives, hvilket tog der skal køre først ind på ubetjent station/sidespor, og hvorledes sporbenyttelsen skal være for begge tog.

Særtogets togfører og lokofører skal på togets udgangsstation kvittere for modtagelsen af denne underretning.

Den, der anordner særtog, skal foranledige, at det krydsende tog underrettes om krydsningen på ubetjent station/sidespor U på en foranliggende togfølgestation, hvor toget skal holde, eventuelt på udgangsstationen.

Togets togfører og lokofører skal give kvittering for, at underretning, der skal ske skriftlig på form nr S 9 er modtaget om krydsningen, om sporbenyttelsen og om, hvilket tog der skal køre først ind.

Stationen, der afgiver underretning til det krydsende tog, skal til den nærmeste af togfølgestationerne A og B afgive følgende melding:

»Tog underrettet om krydsning med særtog på ubetjent station/sidespor U«.

Modtager stationen (A henholdsvis B) ikke denne melding rettidigt, underrettes toget på stationen, hvor det tages ind på den i signalforskrifterne § 95.10 angivne måde.

I øvrigt afvikles krydsningen som angivet i afsnit 1.

§ 60. KRYDSNING ELLER OVERHALING PÅ SIDESPOR PÅ FRI BANE PÅ RADIOSTYRET ELLER FJERNSTYRET STRÆKNING

Krydsning eller overhaling på sidespor på fri bane kan finde sted på betingelse af,

- at begge tog er forsynet med radio,
- at begge tog underrettes om, at kørslen til og fra sidesporet foretages efter bestemmelserne for radiostyret strækning, jf § 8,
- at forlægning af krydsning eller overhaling foretages efter bestemmelserne i § 43.B. henholdsvis § 44.B., og
- at krydsning henholdsvis overhaling afvikles efter bestemmelserne i § 8.5.d og e.

X. Bestemmelser vedrørende rangering

§ 61. ALMINDELIGE REGLER FOR RANGERING

1. For rangering på havnebaner og havnepladser gælder særligt reglement for de enkelte baner.
For al anden rangering gælder de i nærværende reglement anførte bestemmelser.
2. Ingen må foretage rangering eller flytte jernbanevogne på stationer eller sidespor uden bemyndigelse eller ordre fra stationsbestyreren/TL/FC
3. Indtræffer der uheld under rangeringen, skal rangerlederen straks underrette stationsbestyreren/TL/FC og søge årsagen til uheldet konstateret.
4. Afspores en vogn, eller bliver en vogn under rangering udsat for så hårdt et stød, at vognens akselhalse, lejer, smøresystem eller lignende kan tænkes at have taget skade, eller vognens bogier være blevet forskubbet, må vognen - selv om der ikke er en udvendig synlig skade - ikke indlemmes i tog, forinden den er undersøgt af værkstedspersonale og fundet i orden eller repareret.

§ 62. RANGERPERSONALET

1. Enhver rangerbevægelse skal ledes af en bestemt mand, der benævnes rangerleder, og som under enkle forhold samtidig kan være fører af lokomotivet.
2. Rangerlederen og dennes eventuelle hjælpere - der benævnes rangerhjælpere - skal være forsynet med signalføjte og i mørke og usigtbart vejr tillige med håndsignallygte til afgivelse af rangersignaler (§ 94.B).
3. Rangerlederen er i første række ansvarlig for, at rangeringen udføres i overensstemmelse med gældende bestemmelser og på den for trafikens rette afvikling mest hensigtsmæssige måde. Rangerhjælperen skal dog også være agtpågivende over for enhver uforudset situation og skal om nødvendigt handle på egen hånd, eventuelt foranledige rangeringen standset, i særdeleshed når det gælder om at afværge en faresituation. Når ledelsen overgår fra en rangerleder til en anden, skal den fratrædende underrette lokoføreren herom.

§ 63. FORBINDELSE MELLEM RANGERLEDER OG LOKOFØRER

1. Det påhviler rangerlederen i fornødent omfang at holde lokoføreren underrettet om rangerarbejdet.
2. Rangerlederen skal under rangeringen vælge sin plads således, at han kan ses af lokoføreren, og at denne kan se og eventuelt høre rangersignalerne. Kan direkte forbindelse ikke opnås mellem rangerleder og lokofører, skal rangerlederen postere en rangerhjelper således, at denne ved at gentage signalerne tilvejebringer forbindelsen.

3. Lokoføreren skal være opmærksom på at opfatte signalerne fra rangerlederen og skal i den anledning holde fornødent udkig efter rangerlederen og rangerhjælperen. Såfremt lokoføreren mister kontakten med rangerlederen, skal han være særlig agtpågivende og skal efter omstændighederne bringe rangerbevægelsen til standsning.
Lokoføreren skal straks efterkomme rangerlederens signaler, medmindre han kan se, at efterkommelsen heraf vil medføre fare, i hvilket tilfælde han skal gøre rangerlederen opmærksom herpå.
4. Under bremseprøver må der ikke rangeres med toget, medmindre bremseprøveren over for lokoføreren har bekræftet, at alt ved bremseprøven beskæftiget personale er i sikkerhed, jf »Trykluftbremsen (TB I)« udgivet af DSB.

§ 64. RANGERPERSONALETS PLADS UNDER RANGERINGEN

1. Rangerlederen skal under fornøden hensyntagen til forbindelsen med lokoføreren, rangerhjælperen og signalposten, hvis sporskiftebetjeningen foregår fra en sådan, vælge sin plads således, at han er i stand til at overse mest muligt af den rangervej, der skal befares, og til straks at kunne standse rangeringen, såfremt der skulle vise sig hindringer for denne.
2. Rangerpersonalet kan under rangeringen stå på lokomotivets eller på vognenes fodtrin, for så vidt det ikke skal være ved bremserne, men det er forbudt at tage plads på vognenes puffer.

§ 65. LOKOFØRERENS PLADS UNDER RANGERINGEN

1. Ved rangerbevægelser med køretøjer med to førerrum skal lokoføreren tage plads i det førerrum, som det vil være mest hensigtsmæssigt at benytte under hensyn til de rangerbevægelser, der skal udføres, og må derefter ikke uden at have underrettet rangerlederen skifte førerrum.

2. Såfremt lokoføreren selv er rangerleder, skal køretøjet betjenes fra det førerrum, der er forrest i den øjeblikkelige køreretning, medmindre der fra det bageste førerrum haves fornøden oversigt over rangervejen.

§ 66. FORHOLDSREGLER INDEN RANGERINGEN PÅBEGYNDES

Rangerarbejdet skal udføres således, at der ikke opstår fare for personer, materiel eller gods m v, hvorfor rangerlederen, forinden han giver ordre eller signal til udførelse af en rangerbevægelse, bl a skal have sikret sig,

- at** der er frit spor, hvor bevægelsen skal foregå,
- at** rangerhjælpere er på plads og i fornødent omfang instrueret om arbejdets udførelse,
- at** eventuelle signaler for det pågældende sporområde tillader udførelsen af den påtænkte rangerbevægelse,
- at** rangeringen kan foretages under hensyn til eventuel anden rangering i samme eller i nærliggende spor,
- at** de i rangervejen liggende sporskifter, sporspærrer, drejeskiver, brovægte m v er eller rettidigt bliver rigtigt indstillet samt fastholdt, hvis dette kræves,
- at** de mellem vognene eventuelt anbragte hemske er fjernet,
- at** løst materiel er eller bliver anbragt i tilstrækkelig afstand fra sporet, og at de på tilstødende nabospor eventuelt hensatte vogne er anbragt inden for frispormærkerne,
- at** bremseprøveren, for så vidt angår tog, hvor bremseprøve er påbegyndt, har underrettet lokoføreren om, at bremseprøven er afsluttet henholdsvis at alt ved bremseprøven beskæftiget personale er i sikkerhed, jf § 63.4, samt
- at** rejsendes ud- og indstigning er bragt til ophør og dørene lukket, forinden der rangeres med et togs persondel.

Det påhviler rangerlederen at underrette lokoføreren om, hvilke rangerbevægelser der skal foretages, når der skal rangeres med eller mod vogne med rejsende, eller når oversigtsforholdene eller tilstedeværelsen af særlige farepunkter gør skærpet udvig eller forsigtig kørsel nødvendig.

Endvidere påhviler det rangerlederen, forinden rangeringen påbegyndes på læssespor eller nabospor til læssespor, hvor der henstår vogne under af- og pålæsning, bl a at sørge for,

at folk, der er beskæftiget ved og i vogne, der skal flyttes eller vil blive berørt af rangerbevægelsen, varskos i tide og på fyldestgørende måde, samt

at de ved vognene holdende køretøjer foranlediges fjernet i tilstrækkelig afstand fra vognene og sporet.

Ligeledes skal rangerlederen i videst muligt omfang sikre sig,

at bremsen er løsnet eller udlignet på de vogne, der skal rangeres med,

at de forskydelige sidevægge på visse vogntyper er lukkede,

at udadgående døre såvel som skydedøre og lemme i vognene er forsvarligt lukkede eller - såfremt pladsforholdene tillader det - fastholdt i åben stilling af de dertil bestemte kroge,

at læssemåden for vognene - navnlig for vogne under af- og pålæsning - tillader rangering med disse, samt

at alle slags koblinger er forskriftsmæssigt samlede eller op-hængt.

§ 67. FORHOLDSREGLER UNDER RANGERINGENS UDFØRELSE

Rangerpersonalet og i særdeleshed rangerlederen skal under udførelsen af rangerarbejdet stedse være opmærksom på gældende signaler og på, at rangervejen vedblivende er retstillet og fri, samt udvise agtpågivenhed over for anden rangering.

§ 68. HASTIGHED UNDER RANGERINGEN

Rangertrækkets hastighed må ikke være større end forsvarligt, og det påhviler såvel lokoføreren som rangerlederen at sørge for, at hastigheden afpasses efter forholdene.

§ 69. RANGERING MED SÆRLIG FORSIGTIGHED MED VISSE VOGNE

Særlig forsigtighed, hvilket forudsætter, at de pågældende vogne under rangering ikke udsættes for tørning, hård opbremsning o. l., skal udvises ved rangering med eller mod

- vogne med rejsende,
- vogne, hvorfra der vises brandgult flag, henholdsvis brandgult lys,
- vogne med levende dyr,
- vogne med biler, beboelsesvogne og andre køretøjer,
- vogne med containere,
- vogne med eksplosive stoffer og genstande,
- vogne med beklæbningsedler for forsigtig rangering samt for brandfarligt gods,
- vogne med lig,
- vogne, der ifølge påskrift eller beklæbning er læsset med skrøbeligt gods eller gods, der er udsat for let at kunne styrte om, f. eks. æg, øl og mineralvand, flasker og andre glasvarer, syreballoner, maskin- og støbegods, møbler og flyttegods, tagsten og eternit,
- vogne læsset med stykgods,
- vogne, som ifølge deres konstruktion og indretning er særlig udsat for beskadigelse ved tørning og hård opbremsning, f. eks. udflugtsvogne, beholder- og krukkevogne, specialfiskevogne, kranvogne, opmålingsvogne, hjælpevogne og andre specialvogne,
- vogne, som på grund af læssets beskaffenhed eller læssemåden vanskeligt kan tåle almindelig rangering, herunder vogne med særlig langt eller glat gods, f. eks. høvlet træ, særlig højt eller tungt gods, vogne, hvis læs overskrider læsseprofilet, samt vogne, der er sammenkoblet ved koblingsstang eller ved selve læsset, og
- vogne, der henstår til behandling ved pakhus, læsseperron i læssehal, værksted o. l.

§ 70. RANGERING OVER OVERKØRSLER

1. Ved rangering over overkørsler, der er sikret med bomme eller blinklysanlæg, betjenes disse anlæg efter bestemmelserne i § 28.
Fungerer disse anlæg ikke, skal vejtrafikken standses af en mand, der tager plads ved overkørslen.
2. Ved øvrige overkørsler skal rangeringen ske med fornøden forsigtighed, og der skal, såfremt der ikke haves fri oversigt over overkørslen og dennes nærmeste omgivelser, afgives lydsignaler fra lokomotivet. Der må ikke køres med større hastighed, end at rangertrækket i tide kan standses, hvis der viser sig hindringer på overkørslen.
3. Ved standsning af vejfærdslen skal det af politiet anvendte stop-tegn benyttes.
Politiets tegn for »Stop« gives ved, at politibetjenten udstrækker begge arme vandret til hver sin side på tværs af den færdselsåre, hvor færdslen skal stoppes. Stoptegnet gives fra en plads midt i gade- eller vejkrydset eller på et andet hensigtsmæssigt sted så nær midten af gade- eller vejkrydset som muligt.
Forinden stoptegnet afgives, skal rangerlederen eller den, der af rangerlederen anvendes til at advare de vejfarende, have tid til at orientere sig med hensyn til den færdsel, der finder sted på gaden eller vejen, da hele færdslen ikke kan standse med kort varsel. Den pågældende skal derfor, når han skal afgive tegn til standsning af færdslen, i god tid indtage sin plads og holde godt udkig til alle sider, således at han er i stand til enten at standse færdslen eller rangertrækket (toget).
Efter mørkets frembrud skal det forannævnte tegn erstattes af rødt lys, der bevæges i kreds, vist mod den retning, fra hvilken færdslen kommer. Såfremt der også kommer færdsel fra modsat side, skal lyset efter omstændighederne skiftevis vises mod begge sider.

§ 71. RANGERING OVER OVERGANGE M V

Under rangering i spor langs perroner, hvor publikums færdsel mellem perronerne skal foregå over sporene, eller hvor der forefindes overgange og karreveje til brug for kørsel med perronvogne og perronkarrer samt på terræn tilgængeligt for almindelig færdsel, skal der udvises fornøden agtpågivenhed over for færdslen.

§ 72. RANGERING I TOGVEJE

1. Rangering i hovedspor samt gennem dækningssporskifter for togveje skal af rangerlederen bringes til ophør i rette tid, forinden signal skal stilles til pågældende togvej, og rangering ud i et ventet togs togvej må på en station uden udkørselssignaler kun ske efter bestemmelserne i § 13.5.d.
2. Rangering ud i et ventet togs togvej må ikke finde sted ved krydsning på ubetjent station, jf § 59.1.b.
3. Rangertræk og lokomotiver, der på en station kører efter et afgående tog ad dettes udkørselstogvej, må ikke komme togets sidste vogn nærmere end 100 m.
4. Rangering ud over rangergrænsemærket skal ske efter reglerne for arbejdstog (§ 39) medmindre rangeringen udføres med et tog, der forud er afmeldt.

§ 73. VOGNENES KOBLING

Under rangering skal i almindelighed de vogne, hvortil eller hvor- med der rangeres, være sammenkoblet indbyrdes henholdsvis med lokomotivet.

Til- og frakobling må kun foretages, når vogne og lokomotiver holder stille eller bevæger sig med så ringe fart, at koblingens udførelse må anses for fuldkommen farefri for udøveren.

§ 74. VOGNENES BREMSNING

1. Bremsningen af vognene sker i almindelighed ved hjælp af vognenes skrue- eller håndbremses eller, såfremt der ikke findes bremses, ved hjælp af hemske og håndspager.
2. Henstående vogne skal under rangeringen være afbremset eller på anden måde sikret, såfremt der på grund af faldforhold, vejrforhold eller stød fra senere hensatte vogne kan være fare for, at vognene kan gå i drift.

§ 75. RANGERING MED STØD

1. Ved stødrangering forstås, at en eller flere vogne sættes i fart (skydes) henimod det sted, hvortil de er bestemt, og derefter slippes.
2. Stødrangering må ikke anvendes på steder, hvor svigtende bremsning eller andre forhold kan medføre fare.
Stødrangering må kun anvendes, når rangerlederen sikrer sig, at det fornødne personale og de fornødne midler er til stede til rettidig og forsvarlig bremsning af de afslåede vogne.
3. Vogne, som stødrangeres samtidig, skal være indbyrdes stramt koblede.
Der må ikke stødrangeres med eller mod vogne, for hvilke der er foreskrevet rangering med særlig forsigtighed (§ 69).

§ 76. AFSLUTNING AF RANGERINGEN

1. Når de færdigrangerede vogne er på plads, skal de stå indenfor frispormærkerne og være sammenkoblede samt afbremsede eller på anden måde sikrede mod utilsigtet bevægelse.
Til afbremsning må trykluftbremse ikke anvendes.

2. Når rangeringen er endt, skal sporskifter i hovedspor være stillet til hovedspor. Sporskifter til bagspor, afløbssporskifter og sporspærrer skal være stillet således, at vogne i drift ikke kan løbe ind i hovedspor.

§ 77. FORSIGTIGHEDSREGLER, DER SKAL IAGTTAGES UNDER RANGERINGEN FOR AT FOREBYGGE ULYKKER

Det påhviler rangerpersonalet af hensyn til egen og andres sikkerhed at udføre rangerarbejdet med fornøden forsigtighed og ikke ved overtrædelse af rangerreglerne at udsætte sig selv og eventuelle medarbejdere for tilskadekomst.

I denne forbindelse henledes opmærksomheden særlig på faren ved

- at** gå eller springe over spor umiddelbart foran lokomotiver eller vogne, der er i bevægelse,
- at** opholde sig i eller for nær ved spor, hvor lokomotiver eller vogne er i bevægelse,
- at** gå tæt op til lokomotiver eller vogne ved passage af spor, på hvilke der rangeres, selv om det pågældende materiel i øjeblikket holder stille,
- at** gå oprejst over et spor mellem 2 nær op til hinanden stående vogne uden først at undersøge, om vognene kan ventes sat i bevægelse,
- at** gå under vogne eller over puffere på vogne, som er i bevægelse,
- at** opholde sig mellem vogne og læsseperroner, ramper, magasinporte, pakhuse m v,
- at** gå eller springe oprejst ind mellem vogne, der er i bevægelse mod hinanden, for at sammenkoble disse, medmindre afstanden er så stor og vognenes hastighed så ringe, at der afgjort ingen fare er forbundet hermed,
- at** foretage kobling mellem materiel, hvis hastighed er så stor, at stærkt stød med deraf følgende tilbageslag kan ventes at fremkomme,

- at** gå ind eller ud mellem vogne i bøjet stilling før og efter kobling uden at give agt på, om vognene har fodtrin eller andre fremstående dele, der kan gribe fat i tøj og rive den koblende omkuld,
- at** foretage til- og frakobling af varmeledningskoblinger og trykluftkoblinger, forinden der er lukket af for dampen, henholdsvis luften, ved hjælp af koblingshanerne,
- at** gå baglæns i spor ved kobling mellem 2 rangertræk (vogne) i bevægelse,
- at** sidde på vognenes fodtrin, når vognene er i bevægelse,
- at** stå samtidig på fodtrinene på 2 vogne, der er i bevægelse,
- at** stå på vognenes sidefodtrin under rangering gennem fast læsseprofil, porte, læsehaller eller forbi eventuelt på samme side beliggende læsseperroner, ramper, pakhuse og andre bygninger,
- at** læne sig ud fra vognenes langsider under rangering uden først at overbevise sig om, hvorvidt dette kan ske uden sammenstød med master, bygninger el lign, der findes anbragt i nærheden af sporet, og
- at** springe op på eller ned fra en vogn eller et lokomotiv, der er i stærk fart, idet en sådan fremgangsmåde let kan medføre, at personalet glider på fodtrin el lign, eller - enten på grund af jordens beskaffenhed eller ved at støde mod mere eller mindre synlige genstande på jorden (f eks signaler, sporskifter, faste mærker o s v) - kan bringes til at snuble ind under vognene, ligesom endelig vogndøre kan springe op og medføre, at personalet falder ned af vognene.

Endvidere henledes opmærksomheden på faren ved

- at** tage plads i døråbningen på vogne med skydedøre eller at tage fat i sådanne døre, idet disse ved bevægelse eller stød med eller mod vognen kan gå i og forårsage kvæstelser, og
- at** træde på sporskifter, skinnekrydsninger, hjertestykker og skinner med tvangskinne, da foden kan komme i klemme.

Af hensyn til faren for at glide på skinner, fodtrin m v advares personalet mod under rangeringen at bruge fodtøj med gummi- eller træsåler eller med jernbeslag.

Anvender rangerpersonalet overtøj, bør det bæres tilknapet, da det ellers kan komme til at hænge fast i fremstående vogndele, master, bygninger el lign og medføre ulykker.

Af samme grund må sikkerhedsveste, der sammenbindes i siderne ved stropper, ikke benyttes under rangering.

Endelig bemærkes, at det ved flytning af vogne med håndkraft bør undgås

at gå foran vognene og trække disse,

at gå baglæns ved skubning af vognene, samt

at stoppe vognene ved at holde fast i pufferne.

Det er såvel rangerlederens som det overordnede tilsynsførende personales pligt at kontrollere, at personalet ikke viser ligegyldighed over for de foran angivne forsigtighedsregler eller bevidst tilsidesætter disse, da en sådan handlemåde erfaringsmæssigt før eller senere giver anledning til ulykker.

Signalforskrifter

§ 78. GRUNDBESTEMMELSER

1. Signalerne tjener til at give ordrer og meddelelser, som er nødvendige for at sikre kørslen. Signalerne skal altid gives og adlydes nøjagtigt på foreskreven måde.
2. Et armsignal har kun betydning for et mod signalet kørende tog, såfremt armen (armene) set fra toget viser sig til højre for signalmasten.
Hvor der kun anvendes én arm for hver køreretning, kan armene for begge retninger anbringes på en fælles mast.
Armsignaler suppleres i mørke og i usigtbart vejr med signallys, der dog selvstændigt gælder som signaler (natsignaler).
Natsignalerne skal benyttes i tiden fra solnedgang til solopgang. I den øvrige tid af døgnet skal natsignalerne benyttes i usigtbart vejr såsom tåge eller snevejr, når de skønnes at være tydeligere end de tilsvarende dagsignaler.
3. Gives et signal samtidig som dagsignal og natsignal, skal disse signaler stemme overens. Bemærkes det, at dette ikke er tilfældet, skal det signal efterkommes, som påbyder størst forsigtighed.
4. I daglyssignaler benyttes signallys hele døgnet. Er de indrettet til neddæmpet natbelysning, foretages omskiftning fra dag- til natbelysning en halv time efter solnedgang og omskiftning fra nat- til dagbelysning en halv time før solopgang. Dagbelysningen skal dog også benyttes i mørke, når vejret er usigtbart, f. eks på grund af tåge eller snevejr.
5. Et signal, som påbyder eller tillader kørsel, må aldrig adlydes af den, der er i tvivl om, hvorvidt det gælder ham, eller som må skønne, at der er givet ham forkert signal.

6. Et stopsignal skal altid ubetinget og ufortøvet adlydes af enhver, som ikke med sikkerhed ved, at signalet er ham uvedkommende.
7. Fremtræder et signal utydeligt, således at det kan opfattes på mere end én måde, skal den betydning af signalet efterkommes, som påbyder størst forsigtighed.
8. Der må ikke anvendes særlige tegn - f eks ved lys eller armbevægelser - medmindre de gives således, at fare for misforståelse er absolut udelukket. Deres anvendelse skal indskrænkes til tilfælde, hvor afslutning af en enkelt, afgrænset opgave tilkendegives ved et forud aftalt tegn.
9. Mangler et signal på et sted, hvor signalgivning kan ventes, eller viser et mastesignal hvidt lys, hvor farvet lys kan ventes, skal der forholdes, som om signal »Stop« var vist, dog kun såfremt det manglende signal var nødvendigt for at tillade togets viderekørsel. Mangler et natsignal i det tidsrum, hvori natsignaler skal vises, må dagsignalet efterkommes, hvis det er synligt med absolut tydelighed.
10. Natsignaler og daglyssignaler skal være tændt fra mindst 10 minutter, før et tog kan ventes til 5 minutter efter togets forbi-kørsel.
11. Når flere mastesignaler er opstillet således, at de danner et signalbillede, d v s at de kun kan kendes fra hinanden ved deres plads i dette, er rækkefølgen fra højre mod venstre den samme for signalerne som for de spor, hvortil de hører. Alle i signalbilledet hørende signallys vises samtidigt.

§ 79. HOVEDSIGNALER

1. Et hovedsignal er en signalmast, hvorpå der
ved armsignaler er anbragt én arm, der ender i en rund skive, eller to arme, hvoraf den øverste (hovedarmen) ender i en rund skive, medens den nederste (gennemkørselsarmen) ender svalehaleformet,
ved daglyssignaler er anbragt en fornedet og foroven afrundet sort plade som baggrund for lanterner.
2. Hovedsignaler anvendes som indkørselssignaler, udkørsels-signaler og dækningssignaler.
3. I hovedsignaler anvendes signallysene således:

Signalbegreb	Betydning
---------------------	------------------

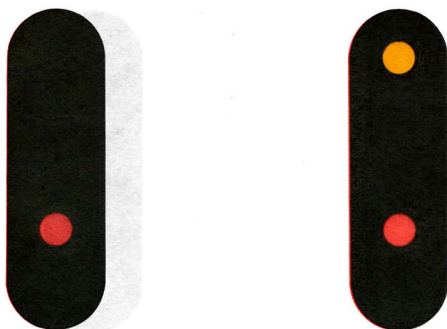
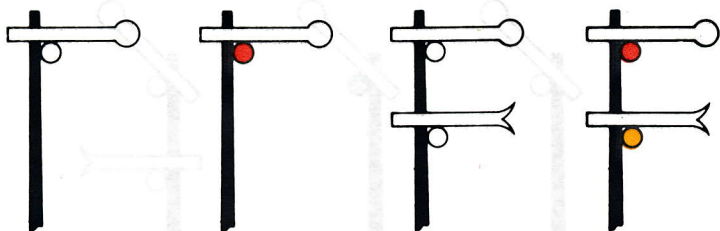
Daglyssignaler:

ét rødt fast lys	stop
ét brandgult fast lys over ét rødt fast lys	stop
ét rødt blinklys	stop og ryk frem
ét grønt fast lys	kør
ét brandgult fast lys over ét grønt fast lys	kør til/fra det afvigende spor
to grønne faste lys over hinanden	kør igennem
ét flakkende grønt lys over ét fast grønt lys	kør igennem

Armsignaler:

ét rødt fast lys	stop
ét rødt fast lys over ét brandgult fast lys	stop
ét grønt fast lys	kør
ét grønt fast lys over ét brandgult fast lys	kør
to grønne faste lys over hinanden	kør igennem.

4. Signal »Stop«



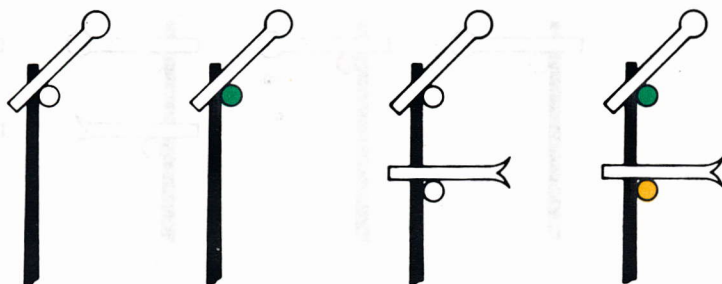
Signalet tilkendegiver, at toget skal standse foran signalet.

Er der foran signalet anbragt en signaltelefon, skal toget senest være bragt til standsning, når dets førerplads er ud for signaltelefonen.

Er stationen udstyret med stationsmærker (§ 87.1), skal toget standse foran stationsmærket.

Viderekørsel forbi et hovedsignal, der viser »Stop«, må kun finde sted ved skriftlig forbikørselstilladelse, ind- og udrangering henholdsvis ind- og udkørselstilladelse som angivet i § 12.

5. Signal »Kør«



Signalet tilkendegiver, når det vises fra

- et indkørselssignal, at der er frit til det normale standsningssted på stationen,
- et udkørselssignal, at der er frit til næste hovedsignal; på radiostyrede strækninger dog kun til det togmeldested, hvortil der er givet køretilladelse,
- et dækningssignal, at der er frit forbi det af signalet dækkede farepunkt.

Daglyssignalet kan yderligere tilkendegive, at kørsel sker til/fra det lige spor. Det fremgår af TIB, hvor signalet har denne betydning, der i så fald gælder hele banestrækningen.

Et gennemkørende tog, der får signal »Kør« fra et indkørselssignal, skal standse på stationen jf § 95.A.10. Viderekørsel uden standsning forbi det normale standsningssted må kun finde sted i følgende tilfælde:

1. Udkørselssignalet viser »Kør«, eller der er givet udkørselstilladelse som angivet i § 12.
2. TL/FC har givet køretilladelse (§ 8) henholdsvis afgangstilladelse (§ 9), eventuelt i forbindelse med udkørselstilladelse.
3. Der vises håndsignal »Kør igennem« mod toget (§ 94.A.2.)
4. Stationen er ubetjent.

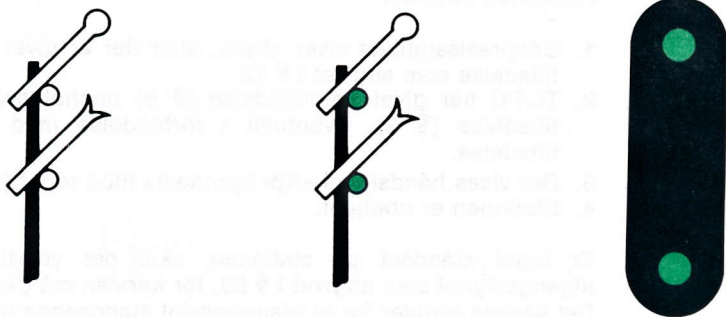
Er toget standset på stationen, skal der yderligere gives afgangssignal som angivet i § 83, før kørslen må genoptages. Det samme gælder for et planmæssigt standsende tog, der skal afgå.

6. Signal »Kør«



Signalet tilkendegiver, at kørslen sker til henholdsvis fra det afvigende spor, men i øvrigt gælder det samme som anført i pkt 5 for signal »Kør«.

7. Signal »Kør igennem«



Signal »Kør igennem« kan også gives som signal »Kør« i forbindelse med håndsignal »Kør igennem«, jf pkt 5 samt § 94.A.2. Signalet tilkendegiver:

- a. at der er frit igennem stationen ad gennemkørselssporet til næste hovedsignal; på radiostyrede strækninger dog kun til det togmødested, hvortil der er givet køretilladelse,
- b. på stationer med udkørselssignal, at dette viser »Kør«,
- c. på stationer, der er udstyret med et passagersignal (§ 82) som er i afhængighed af indkørselssignalet, at passagersignalet eventuelt kan være tændt.

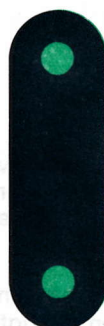
På sådanne stationer kan yderligere et efter det normale standsningssted beliggende overkørselsanlæg være i en sådan afhængighed af passagersignalet, at det ikke igangsættes automatisk under togets indkørsel, såfremt passagersignalet er tændt, men skal igangsættes manuelt ved togafgang.

Det angives i TIB, hvor disse signalafhængigheder er etableret.

Får et tog, der kun skal standse, såfremt der er rejsende at afsætte eller at optage signal »Kør igennem«, må toget køre ind på stationen og skal være forberedt på, at et passagersignal kan vise, at der er rejsende at optage. Er der ikke rejsende at afsætte eller optage, må kørslen fortsættes uden standsning.

Får et planmæssigt standsende tog signal »Kør igennem«, må det køre ind på stationen, men det skal standse ved det normale standsningssted og må ikke afgang, før der er givet afgangssignal som anført i § 83.

8. Signal »Kør igennem«



Flakkende lys

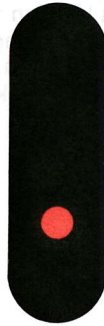
Fast lys

Signalet tilkendegiver:

- at der er frit igennem stationen ad gennemkørselssporet til næste hovedsignal; på radiostyrede strækninger dog kun til det togmeldested, hvortil der er givet køretilladelse,
- på stationer med udkørselssignal, at dette viser »Kør«,
- at et passagersignal ikke kan benyttes over for det pågældende tog.

Får et planmæssigt standsende tog signal »Kør igennem«, må det køre ind på stationen, men det skal standse ved det normale standsningssted og må ikke afgang, før der er givet afgangssignal som anført i § 83.

9. Signal »Stop og ryk frem«



Blinkende lys

Signalet tilkendegiver, at toget efter standsning foran signalet må køre forsigtigt ind på stationen med en efter synligheds- og bremseforhold afpasset hastighed - dog højst 30 km/t - og forberedt på,

- at** et andet tog henstår i togvejen,
- at** togvejen i øvrigt ikke er fri,
- at** den normale togvej er ændret,
- at** et overkørselsanlæg før standsningsstedet ikke er i funktion.

Toget skal - uanset om det er planmæssigt gennemkørende - standse på stationen på det for den benyttede togvej normale standsningssted.

§ 80. FREMSKUDTE SIGNALER

1. Et fremskudt signal er et daglyssignal med en fornedet afrundet og foroven lige afskåret sort plade som baggrund for lanterner.
2. Et fremskudt signal giver oplysning om et hovedsignals stilling. Det står 400 m foran hovedsignalet.
3. I fremskudte signaler anvendes signallysene således:

Signalbegreb	Betydning
ét brandgult blinklys	kør forsigtigt
ét grønt blinklys	hovedsignalet viser »Kør« eller »Kør igennem«

4. **Signal »Kør forsigtigt«**



Blinkende lys

Signalet tilkendegiver, at det efterfølgende hovedsignal viser enten »Stop« eller »Kør til det afvigende spor«.

5. Signal »Hovedsignalet viser køør eller køør igennem«*Blinkende lys*

Signalet tilkendegiver, at det efterfølgende hovedsignal viser »Køør« eller »Køør til det lige spor«, jf § 79.5, eller »Køør igennem«.

§ 81. SIGNAL »STATIONEN UBETJENT«

Signalet tilkendegiver, at stationen fungerer som ubetjent holdested, og anbringes ved gennemkørselssporet.

I forbindelse med signal »Stationen ubetjent« skal indkørselssignalerne for begge køreretninger vise »Køør igennem« eller - såfremt de ikke er udstyret med gennemkørselsangivelse - »Køør«.

Det angives i TIB eller tjenestekøreplanen hvilke stationer der kan være ubetjente, og i hvilke tidsrum eller ved hvilke tog dette finder sted.

§ 82. PASSAGERSIGNAL »REJSENDE AT OPTAGE«

Passagersignalet »Rejsende at optage« kan være

- en rund skive, der vender fladen mod toget og i mørke viser brandgult lys, eller
- en vandret signalarm (med udslag fra masten mod sporet)
- en brandgul lanterne.

Signalet kan være anbragt på stationer og holdsteder og er placeret på eller ved perronen i nærheden af det normale standsningssted.

Signalet stilles/tændes af de rejsende til toget.

Signalet stilles tilbage/slukkes af togføreren før togets afgang. Er passagersignalet udført som en brandgul lanterne, kan det være indrettet til automatisk slukning ved togets viderekørsel.

Signalet tilkendegiver for tog, der efter køreplanen kun standser, såfremt der er rejsende af afsætte eller optage (§ 16.2 og 3 a) at toget skal standse ved perronen.

For gennemkørende tog har signalet kun betydning, såfremt et efter det normale standsningssted beliggende overkørselsanlæg er i en sådan afhængighed af et passagersignal, at det ikke automatisk tændes under togets indkørsel, dersom passagersignalet er tændt. I TIB er anført, hvor der er etableret signalafhængighed mellem passagersignal og overkørselsanlæg, og hvor passagersignalet slukkes automatisk.

§ 83. TOGAFGANGSSIGNALER

Togafgangssignal gives ved signal »Afgang« fra stationsbestyreren til togføreren, der derpå giver signal »Kør« til lokoføreren.

Signal »Afgang« gives ikke på fjernstyrede stationer, holdsteder og ubetjente stationer

men stedligt tjenstgørende stationspersonale skal dog underrette togføreren om forhold vedrørende ekspedition af rejsende og gods, som kan have betydning for togets afgang.

Er TL/FC stationsbestyrer på den overgangsstation, hvor TL/FC er placeret, kan det i TIB fastsættes, at signal »Afgang« gives ved radiomelding til lokoføreren, der først må efterkomme dette, når togføreren mundtligt eller ved signal »Kør« har meddelt, at toget kan afgå.

1. Signal »Afgang« fra station til togfører

Dagsignal



Signalstokken holdes i vejret med forsiden vendt mod togføreren

Natsignal



Signalstokken holdes i vejret, og vendt imod togføreren gives flere blink med grønt lys

Fast lysafgangssignal



Signalet tilkendegiver, at toget skal afgå, når arbejdet ved toget er endt, og afgangstiden er inde.

Signalet afgives af stationsbestyreren til togføreren og har kun betydning for denne.

Signalet anvendes

på togfølgestationer på strækninger, der ikke er radiostyrede eller fjernstyrede,

på overgangsstationer og understationer med understationsdrift på strækninger, der er radiostyrede eller fjernstyrede.

Kan signalet ikke gives på foreskreven måde, skal stationsbestyreren underrette togføreren herom og give ham mundtlig afgangsortre.

Signalstokken må ikke anvendes ved afsendelse af tog fra et spor, der er udstyret med fast lysafgangssignal, medmindre togføreren forud er underrettet herom.

2. Signal »Kør« fra togfører til lokofører

Signal »Kør« gives fra togføreren til lokoføreren enten ved at

togføreren udstrækker den ene arm vandret - i mørke viser grønt lys mod lokomotivet - samtidig med at han fløjter én lang og én kort tone, eller ved at

togføreren gennem togets brummerledning giver brummersignal én lang og én kort tone.

Signalet tilkendegiver, at toget skal køre, men det må ikke efterkommes medmindre der

- a. på stationer med udkørselssignal vises signal »Kør« fra dette, eller gives anden udkørselstilladelse,
- b. på strækninger, der er radiostyrede, er givet eller gives køretilladelse fra TL,
- c. på strækninger, der er fjernstyrede, har været vist signal »Kør igennem« på indkørselssignalet, eller der gives afgangstilladelse fra FC.

§ 84. SIGNALER FOR AUTOMATISK SIKREDE OVERKØRSLER

1. Ved automatisk sikrede overkørsler anvendes følgende maste-signaler:

- a. **Kontrolsignal »Overkørslen sikret«**



Blinkende lys

b. Overkørselssignal »Overkørslen sikret«*Blinkende lys***c. Overkørselssignal »Overkørslen ikke sikret«**

d. **Uordenssignal »Anlægget i uorden«**

Signalerne opstilles som angivet i bilag 1.

2. Signal »Overkørslen sikret« tilkendegiver, at der vises rødt blinklys mod vejfærdslen, at eventuelle bomme er nedlukket, og at overkørslen derfor kan passeres.
3. Et slukket uordenssignal har ingen betydning for tog.
4. Viser et kontrolsignal eller et overkørselssignal ikke »Overkørslen sikret«, eller viser et uordenssignal »Anlægget i uorden«, skal der forholdes således:
Toget bringes til standsning, så vidt muligt foran overkørslen. Lokoføreren giver lydsignal »Giv agt« uafbrudt fra »Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler« (§ 87.4 og 5) og indtil toget er standset.
Toget føres forsigtigt over overkørslen under afgivelse af lydsignal.
Hvis toget af driftshensyn, f. eks. stationsophold, skal standse foran overkørslen, kommer foranstående bestemmelser om afgivelse af lydsignal og forsigtig kørsel først til anvendelse ved kørsel fra standsningsstedet.

Såfremt anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, og toget ikke forud er underrettet herom, skal lokoføreren underrette første standsningsstation henholdsvis TL/FC om forholdet. Stationen/TL/FC sørger herefter for det videre fornødne herunder underretning (skriftligt på form nr S 10 eller pr radio) af hvert enkelt tog, der skal passere overkørslen. Gennemkørende tog skal om fornødent standses for at modtage underretningen.

5. Er et tog underrettet om, at anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden, skal det fremføres således, at det med sikkerhed kan bringes til standsning foran overkørslen uanset om signalerne viser »Overkørslen sikret«. Er dette tilfældet, må overkørslen dog passeres med forsigtighed.

§ 85. DVÆRG SIGNALER

1. **Signal »Forbikørsel forbudt«**



Signal »Forbikørsel forbudt« tilkendegiver:
for rangerbevægelser, at signalet kun må passeres efter stationens udtrykkelige ordre i hvert enkelt tilfælde,

for tog, at toget skal bringes til standsning hurtigst muligt og så vidt muligt foran signalet, og at viderekørsel kun må finde sted efter stationens tilladelse i hvert enkelt tilfælde.

2. Signal »Forsigtig forbikørsel tilladt«

Signal »Forsigtig forbikørsel tilladt« tilkendegiver, at forbikørsel må finde sted med særlig agtpågivenhed over for enhver hindring.

3. Signal »Forbikørsel tilladt«

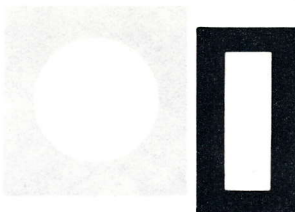
Signal »Forbikørsel tilladt« tilkendegiver, at forbikørsel må finde sted, og at sporet er frit.

4. Signal »Signalet annulleret«

Over for signal »Signalet annulleret« forholdes, som om det pågældende signal ikke fandtes.

§ 86. SPORSKIFTESIGNALER

1. »Sporskiftet stillet til det lige eller mindst krumme spor«

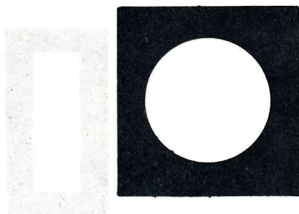


2. »Modgående sporskifte stillet til det afvigende eller mest krumme spor«



Pilen viser, til hvilken side afvigelsen sker.

3. »Medgående sporskifte stillet til det afvigende eller mest krumme spor«



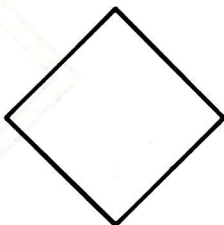
4. »Sporet spærret«



Signalet tilkendegiver, at kørslen skal standse foran signalet; da viderekørsel er hindret af et afløbssporskifte stillet til afløb eller af en sporspærre i spærrestilling.

§ 87. FASTE MÆRKER

1. Signal »Stationsmærke«



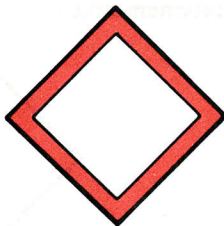
Såfremt et indkørselssignal er placeret således, at det ikke markerer stationens henholdsvis holdstedets grænse, eller holdstedet ikke er udstyret med indkørselssignaler, skal grænsen angives ved opstilling af et mod fri bane vendende »Stationsmærke«.

Ved sidespor på fri bane skal der være anbragt »Stationsmærke«.

Afstanden fra »Stationsmærke« til såvel yderste sporskifte som nærmeste ende af perron skal være mindst 100 m.

Signalet tilkendegiver, hvor et tog skal bringes til standsning, såfremt det ikke ved signalgivning, køretilladelse, indkørsels- eller indrangeringstilladelse har fået tilladelse til at køre ind på stationen, holdstedet henholdsvis sidesporet.

2. Signal »Rangergrænsemærke«



Mærket vender ind mod stationen og tilkendegiver grænsen ud over hvilken der ikke må rangeres i hovedsporene, medmindre der af stationsbestyrer/TL/FC er givet lokoføreren særlig tilladelse hertil.

Mærket skal normalt anbringes 50 m inden for indkørselssignalet/stationsmærket og umiddelbart til højre for det udgående hovedspor set i udkørselsretningen.

3. Signal »Giv agt«

a.



Mærket tilkendegiver, at lokoføreren altid skal give fløjtesignal »Giv agt«, når han passerer mærket.

Det skal anbringes 100 - 165 m foran overkørsler, der ikke er sikret enten med automatiske lyssignaler eller ved oversigt, dog ikke ved private markveje for en enkelt lodsejer eller ved private overgange.

b.

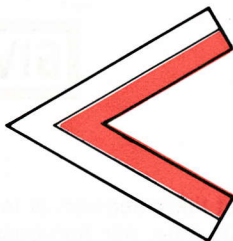


Mærket tilkendegiver, at lokoføreren i usigtbart vejr skal give fløjtesignal »Giv agt«, når han passerer mærket.

Det skal anbringes 100 - 165 m foran overkørsler, der er sikret ved oversigt.

- c. Er der et standsningssted mellem mærket og overkørslen, skal mærket gentages i passende afstand foran overkørslen. Mærkerne kan i øvrigt anbringes, hvor der efter forholdene er anledning til at påbyde afgivelse af fløjtesignal »Giv agt«. Mærkerne kan også anbringes midlertidigt f eks ved sporarbejder.

4. Signal »Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler uden signalafhængighed«



Mærket anbringes til højre for sporet, og dets spids peger mod sporet.

Mærket tilkendegiver,

- at** der følger en overkørsel, der er sikret med kontrolsignal, eller
- at** der følger en eller flere overkørsler, der er sikret med overkørselssignaler.

Der er ikke afhængighed mellem overkørselsanlæg og signalgivning fra hovedsignaler.

5. **Signal »Kendingsmærke for automatisk sikrede overkørsler med signalafhængighed«**



Mærket anbringes på eller ved et hovedsignal.
Mærket tilkendegiver, at der efter mærket følger en overkørsel, der er sikret med automatisk overkørselsanlæg, og at der er afhængighed mellem overkørselsanlægget og signalgivningen fra det hovedsignal, ved hvilket mærket er anbragt.

6. Signal »Frispormærke«



Mærket tilkendegiver, hvor langt et køretøj (pufferne) kan føres frem på det ene af to sammenløbende spor uden at hindre den fri anvendelse af det andet spor.

Mærket, der er anbragt mellem de sammenløbende spor, kan bestå af en aflang klods, der er anbragt midt imellem sporene, eller af to porcelænsklokker, der er anbragt mellem sporene tæt op til skinnernes udvendige sider.

7. Signal »Almindeligt stopmærke«

Såfremt mærket er opstillet ved et togvejsspor, tilkendegiver det, hvor et indkørende tog senest skal være bragt til standning, således at eventuel videre fremføring skal ske ved rangering. Mærket opstilles til højre for det spor, det gælder for. Foran en sporstopper kan mærket anbringes enten midt i sporet eller til højre for dette.

§ 88. UGYLDIGHEDSMÆRKE

Signalet består af et hvidt kryds, der på

daglyssignaler er anbragt på baggrundspladens forside,
og på

armsignaler er anbragt på signalmastens forside, idet samtidig
armene er fjernet eller hænger ned langs masten

Signallanterne viser intet lys.

Signalet tilkendegiver, at det med kryds forsynede signal ikke har
betydning for kørslen.

Et i brug værende signal må ikke ugyldiggøres, før der haves
sikkerhed for, at togene forud er underrettet herom.

§ 89. STANDSIGNALER

Standssignaler er skivesignaler, der er forsynet med en lysreflek-
terende belægning, således at signalerne fremtræder ens ved dag
og nat.

Skiven er normalt anbragt ca 2,5 m over skinneoverkant på en stan-
der.

Hvor andet ikke er anført, er standssignalet anbragt tæt op til profilet
til højre for sporet set i køreretningen.

A. STANDSIGNALER FOR SPORSPÆRRING

1. »Forsigtig, standsignal »Stop« følger«



Signalet tilkendegiver, at standsignal »Stop« følger i 400 m's afstand.
Signalet anvendes ikke på stationer.

2. »Stop«



Signalet tilkendegiver, at sporet bag signalet ikke må befares.
På stationer anbringes signalet midt i sporet.

B. STANDSIGNALER FOR FORSIGTIGSTRÆKNINGER

Standssignaler for forsigtigstrækninger anvendes på fri bane samt ved stationernes gennemkørselsspor i forbindelse med hastighedsnedsættelser, der er bekendtgjort gennem tjenestekøreplanen eller særlig meddelelse.

1. »Forsigtigstrækning følger«



Signalet tilkendegiver, at der i 400 m's afstand følger en forsigtigstrækning, hvor hastigheden (i km/t) ikke må overskride det på skiven anførte hastighedstal.

2. »Forsigtigstrækning begynder«



Signalet tilkendegiver, at hastigheden (i km/t) ad det umiddelbart efterfølgende strækningsafsnit (sporstykke) ikke må overskride det på skiven anførte hastighedstal.

3. »Kør hurtigere«



Signalet tilkendegiver, at der i nær tilslutning til en forsigtigstrækning følger en anden forsigtigstrækning, og at hastigheden ad denne anden forsigtigstrækning er større end ad den første.

Hastigheden (i km/t) må ikke overskride det på skiven anførte hastighedstal og må først sættes op, når hele toget har passeret signalet.

4. »Forsigtigstrækning ender«



Signalet tilkendegiver, at kørsel med nedsat kørehastighed må ophøre, når hele toget har passeret signalet.

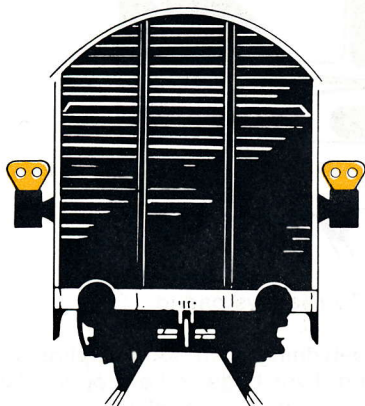
§ 90. KENDINGSSIGNALER

1. Kendingssignaler for tog anbringes foran på togets forreste køretøj.
Kendingssignalet flyttes dog ikke, selv om toget på fri bane må føres tilbage.
Under rangering med toglokomotiver skal der vises hvidt lys i den ende af lokomotivet, hvor der ikke vises kendingssignal.
2. Lokoføreren er ansvarlig for, at toget fører de foreskrevne kendingssignaler.
3. **»Kendingssignal for plantog og sneplovtoget«**
Et fremad lysende hvidt lys på lokomotivet.
4. **»Kendingssignal for særtog, arbejdstog og hjælpetog«**
To fremad lysende hvide lys over hinanden på lokomotivet.
5. **»Kendingssignal for rangerlokomotiver og rangertraktorer«**
To hvide lys i hver ende af lokomotivet.
6. **»Kendingssignal for arbejdskøretøjer«**
Et eller to hvide lys fremad og rødt lys bagud.

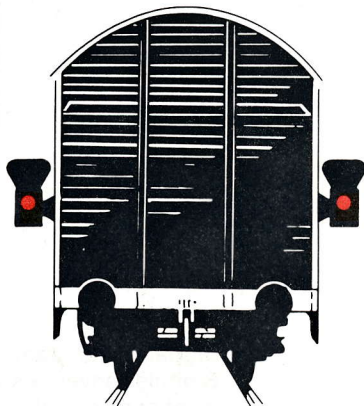
§ 91. SLUTSIGNALER

1. Slutsignaler tilkendegiver, at hele toget medfølger.
2. Signalet anbringes på togets bageste køretøj og så vidt muligt på dettes bageste ende.
Kan signalet ikke på normal måde anbringes på togets bageste køretøj, skal der anvendes signalplanke.

3. Signalet flyttes ikke, selv om toget på fri bane må føres tilbage.
4. »Almindeligt slutsignal«

Dagsignal

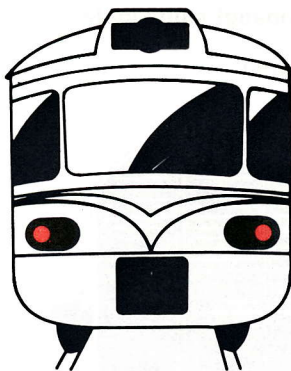
På hver side af togets sidste køretøj en gennembrudt, gul skive, som eventuelt er sammenbygget med slutsignallygten

Natsignal

På hver side af togets sidste køretøj hvidt blinklys fremefter langs toget og rødt blinklys i modsat retning

Signalet anvendes på alle tog, der ikke kan føre »Særligt slutsignal«.

5. »Særligt slutsignal«



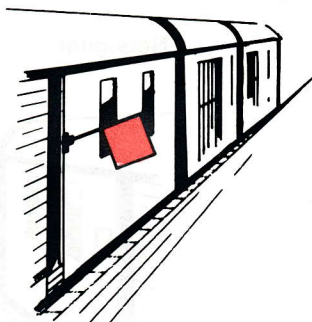
To røde lys bagud

Signalet har samme betydning som »Almindeligt slutsignal«. Signalet anvendes af tog, hvor bageste køretøj er udstyret med frontlanterner eller indbyggede slutsignallygter.

§ 92. UNDERRETNINGSSIGNALER

1. »Flytning af vogne forbudt«

Dagsignal



Rødt flag vist fra
begge sider af en
vogn i toget

Natsignal



Rødt lys vist fremad
og bagud fra begge
sider af en vogn i
toget

Signalet tilkendegiver, at vognene under ingen omstændigheder må sættes i bevægelse, samt at rangering hen imod den togdel, hvorfra signalet vises, skal foregå med stor forsigtighed. Arbejdes der under en vogn, skal der posteres en mand ved togstammen for at advare personalet, der arbejder under vognen.

Signalet anvendes kun på vogne, der er indlemmet i tog, som er afbremset eller har forspændt lokomotiv.

Signalet anbringes af togpersonalet, men kan dog bortfalde, når der på anden måde er tilvejebragt sikkerhed mod vognens flytning.

2. »Ranger forsigtigt med vognen«

Dagsignal



Brandgult flag vist
fra begge sider
af en vogn

Natsignal



Brandgult lys vist
fremad og bagud fra
begge sider af en
vogn

Signalet tilkendegiver, at rangering med eller mod vognen skal foregå med forsigtighed, fordi der opholder sig personale i denne.

Signalet kan anvendes på postvogne, bygningsvogne, værkstedsvogne og lignende specialvogne, der ikke er indlemmet i tog, samt vogne under rengøring.

Signalet anbringes af det i vognen værende personale.

§ 93. LYDSIGNALER FRA LOKOMOTIVET

A. FLØJTESIGNALER

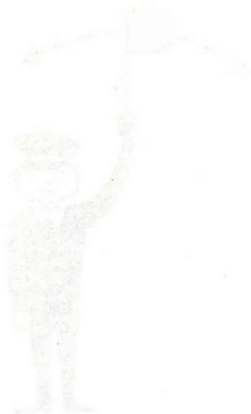
1. Bortset fra togafgang må et lokomotiv ikke sættes i bevægelse uden forud at afgive fløjtesignal »Frem« henholdsvis »Tilbage« efter bestemmelserne for rangersignaler § 94.B.
2. **»Giv agt«: En lang tone**
Signalet tilkendegiver, at lokoføreren vil henlede opmærksomheden på toget, f. eks. for at advare personer, der færdes på banen. Når det gives i skruebremsede tog, skal togpersonalet være opmærksom på, om det skulle blive efterfulgt af »Brems«.
Signalet skal gives i følgende tilfælde:
 - når »Giv agt«-mærker passeres og da efter de i de forklarende bestemmelser til disse mærker indeholdte særlige forskrifter,
 - når anlægget ved en automatisk sikret overkørsel er i uorden,
 - når adgangen fra perron til et holdende tog sker over et ind-, ud- eller gennemkørende togs togvej. Signalet gives da ved at lade fløjten lyde dæmpet under passagen af det holdende tog,
 - når et på fri bane standset tog vil tilbagekalde en udstillet dækningspost.
3. **»Brems«: Tre korte toner**
Signalet anvendes i tog med betjente skruebremses og tilkendegiver, at disse skal spændes.
4. **»Fare«: 6 eller flere korte toner**
Signalet tilkendegiver, at der foreligger en faresituation, og at toget derfor uopholdelig skal søges bragt til standsning med alle til rådighed stående midler ved den mest effektive betjening af alle forhåndenværende skruebremses, i luftbremsede tog tillige ved betjening af konduktørventiler, bremsehaner og luftklapper.

5. **»Løs bremsen«: To korte toner**
Signalet tilkendegiver, at alle bremsere i toget skal løses.
6. **»Færdig til indkørsel«: En kort og en lang tone**
Signalet tilkendegiver,
 - at et tog foran en station venter på tilladelse til viderekørsel, eller
 - at lokoføreren ønsker tilkendegivet fra togpersonalet, om der er rejsende eller gods at afsætte. I dette tilfælde kan signalet også gives som brummersignal.
7. **»Mandskab til hjælp«: To eller flere lange toner**
Signalet tilkendegiver, at lokoføreren ønsker hjælp; f. eks. til betjening af en drejeskive, et sporskifte eller lignende. Anvendt under bremseprøve med trykluftbremsen tilkendegiver det, at bremseledningen ikke er tæt, og at fejl derfor straks skal eftersøges. Signalet anvendes kun, såfremt de, der skal deltage i eftersøgningen, ikke alle befinder sig i nærheden af lokomotivet.
Anvendt efter afgivelse af signal »Kør«, men forinden togets igangsætning, tilkendegiver det, at et for togets afgang nødvendigt signal ikke er vist eller ikke kan ses fra lokomotivet. Anvendt efter standsning på fri bane tilkendegiver det, at forreste mand af togpersonalet skal skynde sig hen til lokomotivet. Signalet skal altid afgives, når luftbremsen er sat i virksomhed uden lokoførerens foranledning.

B. RINGESIGNAL

»Giv agt«: Vedholdende ringning.

Signalet anvendes på havnepladser og lignende steder, hvor det er særligt foreskrevet eller i øvrigt påkrævet for at advare personer, der færdes i eller ved sporet.



§ 94. HÅNDSIGNALER

A. ALMINDELIGE HÅNDSIGNALER

1. Signal »Stop«

Dagsignal



Signalgiveren står med front mod det kommende tog og bevæger rødt flag fra side til side over hovedet.
Hvis rødt flag ikke haves ved hånden, rækker signalgiveren begge arme i vejret og bevæger dem skiftevis hen imod og bort fra hinanden

Natsignal

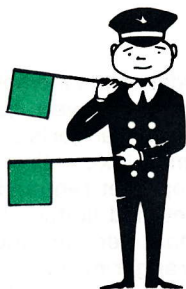


Signalgiveren står med front mod det kommende tog og bevæger rødt lys i kreds.
Hvis rødt lys ikke haves ved hånden, bevæges hvidt lys i kreds.

Håndsignal »Stop« tilkendegiver, at toget skal standse, inden det når signalet. Når toget er standset, vil lokoføreren straks blive underrettet af signalgiveren om årsagen til signalets afgivelse.

2. Signal »Kør igennem«

Dagsignal



Natsignal



Signalet anvendes kun på strækninger, der ikke er radio-styrede eller fjernstyrede.

Håndsignal »Kør igennem« tilkendegiver i forbindelse med signal »Kør« fra et indkørselssignal, at der er frit gennem stationen.

Har stationen ikke centralsikring eller dobbelt aflåede sporskifter, eller er centralsikringen afløst, skal håndsignalet vises fra yderste modgående sporskifte.

I modsat fald vises signalet fra perronen.

3. Signal »ikke rejsende eller gods at afsætte«

Signalgiveren udstrækker den ene arm vandret - bevæger i mørke grønt lys op og ned.

Signalet gives af togpersonalet fra den side af toget, hvor lokoføreren har sin plads.

Signalet benyttes ved tog, der kun skal standse efter behov, og gives som svar på fløjtesignal »Færdig til indkørsel« fra lokomotivet, såfremt der ikke er rejsende eller gods at afsætte.

Vises signalet ikke, skal toget standse ved holdestedet. I tog med brummerledning kan signalerne erstattes af brummer-signal »Færdig til indkørsel« (§ 93.A.6.) henholdsvis »Kør« (§ 83.2).

B. RANGERSIGNALER

1. Rangersignaler fra rangerlederen til lokomotivets fører gives enten ved håndsignal alene eller ved håndsignal i forbindelse med fløjtesignal, og rangerlederen skal under signalgivningen gøre front mod lokomotivet.

Når lokomotivets fører har opfattet rangersignalet, skal han svare ved at gentage signalet med fløjten.

Ved rangering med rangermaskiner - herunder togmaskiner, der benyttes som egentlige rangermaskiner - kan reglen fraviges, således at der svares ved et enkelt fløjt.

Hvor lokoføreren selv er rangerleder, gives rangersignalerne »Frem« og »Tilbage« med fløjten henholdsvis forinden hver frem- eller tilbagegående rangerbevægelse.

Lydsignalerne skal afgives således, at korte og lange toner ikke kan forveksles.

2. Signal »Frem«

Håndsignal

Dagsignal



Signalgiveren
bevæger den ene
arm op og ned

Natsignal



Signalgiveren
bevæger hvidt lys
op og ned

Fløjtesignal

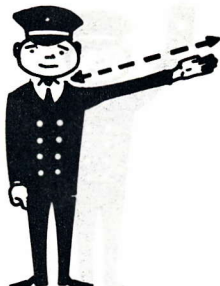
En kort tone.

Signal »Frem« tilkendegiver, at lokomotivet skal trække.
Har lokomotivet vogne såvel forpå som bagpå, tilkendegiver
signal »Frem«, at lokomotivet skal gå forlæns, og signal
»Tilbage«, at lokomotivet skal gå baglæns.

Samme regel gælder for tomme maskiner og for motorvogne, idet en motorvogns forende er det førerrum, hvorfra føreren på det givne tidspunkt betjener motoren. På motor-køretøjer med førerrum i midten samt på traktorer, er forenden markeret ved gule striber. Motorføreren må ikke skifte førerrum uden i forvejen at underrette rangerlederen derom.



3. Signal »Tilbage«

Håndsignal**Dagsignal**

Signalgiveren bevæger den ene arm vandret fra den ene side til den anden

Natsignal

Signalgiveren bevæger hvidt lys vandret fra den ene side til den anden

Fløjtesignal

To korte toner.

Signal »Tilbage« tilkendegiver, at lokomotivet skal skyde, jf pkt 2.

4. Signal »Langsomt«

Dagsignal



Signalgiveren holder den ene arm i vejret

Håndsignal

Natsignal



Signalgiveren viser med oprakt arm stillestående hvidt lys

Fløjtesignal

En lang tone.

Signalet tilkendegiver, at rangerbevægelsens hastighed skal nedsættes.

5. Signal »Stop«

Håndsignal

Dagsignal



Signalgiveren
rækker den ene
arm i vejret og
bevæger den
hurtigt fra
side til side,
eller
rækker begge
arme i vejret
og bevæger dem
skiftevis hen
imod og bort
fra hinanden

Natsignal

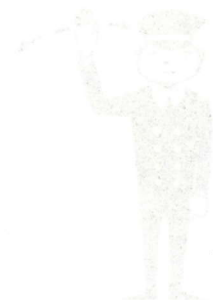


Signalgiveren
bevæger hvidt
lys i kreds.
Hvis hvidt lys
ikke haves,
bevæges andet
lys i kreds

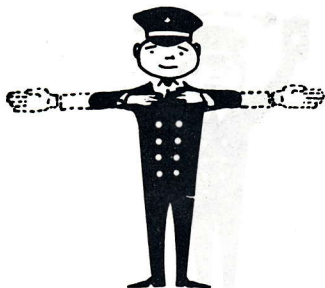
Fløjtesignal

Tre korte toner.

Signalet tilkendegiver, at rangerbevægelsen skal standses.
Gentages fløjtesignalet, tilkendegives det, at en faresituation foreligger.



6. Signal »Stød«

Håndsignal**Dagsignal**

Signalgiveren
fører begge
hænder fra
brystet ud
til siderne

Natsignal

Signalgiveren
svinger med
udstrakt arm
hvidt lys i
nedadvendt
halvbue

Fløjtesignal

En kort og en lang tone.

Signalet tilkendegiver, at en eller flere frakoblede vogne skal sættes hurtigt i fart og derefter slippes.

C. HÅNDSIGNALER FOR SPORSKIFTNING

Signal »Skift sporskiftet«

Ved dag:



Signalgiveren
gør front mod
sporskifteren
og fører højre
hånd i en
halvbue over
hovedet fra
den ene side
til den anden

I mørke:



Signalgiveren
gør front mod
sporskifteren
og fører hvidt
lys i en
halvbue over
hovedet fra
den ene side
til den anden

D. BREMSEPRØVESIGNALER

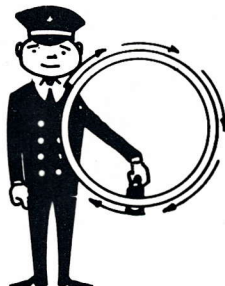
1. Signal »Bremseprøven kan begynde«

Dagsignal



Signalgiveren
rækker den
ene arm lodret
i vejret

Natsignal



Signalgiveren
bevæger hvidt
lys i kreds

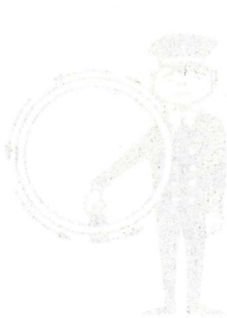
Signalet, der vises på samme måde som håndsignal »Bremseprøven afsluttet« tilkendegiver,

når det gives til lokoføreren af den, der samler bremseledningen, at dette arbejde er fuldført,

når det gives fra lokoføreren til bremseprøveren eller fra forreste til bageste mand, der deltager i bremseeftersynet, at eftersynet kan begynde.

Modtagelsen af signal »Bremseprøven kan begynde« bekræftes på følgende måde:

af lokoføreren ved gentagelse af signalet,
af bremseprøveren ved afgivelse af signal »Brems med trykluftbremse«.



signalet
ved gentagelse af
trykluftbremse

signalet
ved afgivelse af
trykluftbremse

Det skal bemærkes, at signalerne for trykluftbremse og for bremseprøven kan begynde at afgives, når lokomotivet er i bevægelse og det første hjul er på skinnerne. Dette gælder også for signalerne for trykluftbremse og for bremseprøven, når de afgives fra lokomotivet. Det skal bemærkes, at signalerne for trykluftbremse og for bremseprøven kan begynde at afgives, når lokomotivet er i bevægelse og det første hjul er på skinnerne. Dette gælder også for signalerne for trykluftbremse og for bremseprøven, når de afgives fra lokomotivet.

2. Signal »Bremse med trykluftbremse«

Dagsignal



Signalgiveren rækker begge arme i vejret og slår hænderne sammen over hovedet

Natsignal



Signalgiveren fører hvidt lys op efter i en halvcirkel til højre og derefter lodret ned

Signalet tilkendegiver, at der skal foretages en bremsning fra lokomotivet. Signalet gives til lokoføreren af bremseprøveren.

Håndsignalet repeteres af lokoføreren - for dagsignalets vedkommende ved, at han fører den ene hånd op over hovedet.

Signalet benyttes endvidere af bremseprøveren for at tilkendegive, at denne har forstået signal »Bremseprøven kan begynde« afgivet af lokoføreren.

3. Signal »Løs Trykluftbremsen«

Dagsignal



Signalgiveren
udstrækker
begge arme
vandret

Natsignal



Signalgiveren
giver en række
blink med hvidt
lys hurtigt efter
hinanden ved at
dreje lygten

Signalet tilkendegiver, at bremsen skal løses fra lokomotivet.
Signalet gives til lokoføreren af bremseprøveren.
Håndsignalet repeteres af lokoføreren - for dagsignalet
vedkommende ved, at han udstrækker den ene arm vandret.

4. Signal »Bremseprøven afsluttet«

Dagsignal



Natsignal



Signalgiveren
rækker den ene
arm lodret
i vejret

Signalgiveren
bevæger hvidt
lys i kreds

Signalet tilkendegiver, når det gives fra bremseprøveren til lokoføreren eller til togføreren, at bremseprøven er afsluttet. Håndsignalet vises på samme måde som »Bremseprøven kan begynde«.

Når signalet gives til lokoføreren, repeteres det af denne.

§ 95. SIGNALISERINGSFORSKRIFTER

A. SIGNALGIVNING FOR TOGS IND-, UD-, GENNEM- OG FORBIKØRSEL

1. Ved signalgivning for togs ind-, ud-, gennem- og forbi kørsel på stationer og holdesteder benyttes hovedsignaler (§ 79, jf § 94.A.2), fremskudte signaler (§ 80), signal »Ubetjent station« (§ 81), passagersignal (§ 82) og togafgangssignaler (§ 83) efter de i de forklarende bestemmelser til disse signaler indeholdte særlige forskrifter.
2. På fjernstyrede strækninger træffer FC bestemmelse om tidspunktet for signalgivning til ind-, ud- og gennemkørsel på understationerne, når disse er fjernstyrede.
3. På fjernstyrede strækningers overgangsstationer og understationer med understationsdrift, samt på stationer på strækninger, der ikke er fjernstyrede, må signalgivning for ind- og gennemkørsel først foretages, når tog ventes, og signalgivning for udkørsel må først foretages, umiddelbart forinden det kan tillades et holdende tog at forlade stationen.
4. Togafgangssignal gives efter bestemmelserne i § 83.
5. Signalerne stilles som foreskrevet i instruks for betjening af pågældende fjernstyrings- henholdsvis sikringsanlæg.

6. Såfremt tilbagetagning af en togvej ikke sker automatisk, skal tilbagetagningen foretages således:

ved indkørsel: så snart toget er standset på stationen, ved ud- og

gennemkørsel: så snart toget har passeret såvel udkørsels-signalet som stationens yderste sporskifte.

Signalgivningen må kun tages tilbage tidligere end nævnt,

såfremt der foreligger fare, eller

såfremt det vides, at toget ikke er så nær ved stationen, at indkørselssignalet stilling kan være iagttaget.

7. Såfremt et eller flere af lysene i et for toget gældende signal er slukket på en tid, hvor det skulle være tændt, forholdes der således:

indkørselssignaler

og dækningssignaler: lokoføreren underrettes pr radio eller skriftligt på en tidligere station,

udkørselssignaler: lokoføreren underrettes inden af-gang.

Gennemkørende tog standses og underrettes.

Kørsel forbi signalet sker efter reglerne for togenes ind-henholdsvis udkørselstilladelse skriftligt eller pr radio hen-holdsvis telefon eller ved ind- henholdsvis udrangering (§ 12).

8. Er et signal utjenstedygtigt på en sådan måde, at det kun kan vise »Kør« eller »Kør igennem«, eller er det midlertidigt fjer-net, skal underretning og viderekørsel ske på samme måde som anført i pkt 7.

Ved indkørselssignaler skal der yderligere uafbrudt - også uden for togtid - være posteret en mand 600 m foran signalet eller dets plads for at vise håndsignal »Stop« og give toget fornøden underretning.

9. Såfremt et tog holder således på en station med udkørsels-signal, at dette ikke kan ses fra lokomotivet, skal toget en-ten rangeres ud eller have udkørselstilladelse.
10. Skal et gennemkørende tog standses på en station - f eks for at modtage en underretning - sker dette ved følgende signalgivning:
 - a. Stationer med udkørselssignal.
Der vises signal »Kør« fra indkørselssignalet.
 - b. Stationer uden udkørselssignal.
 1. Er toget forud underrettet om standsningen, vises signal »Kør« fra indkørselssignalet.
 2. Er toget ikke forud underrettet om standsningen, vises signal »Stop« fra indkørselssignalet, og først når lokoføreren har givet signal »Færdig til indkørsel«, stilles indkørselssignalet på »Kør«, hvor-efter stationsbestyreren viser håndsignal »Stop« (§ 94.A.1.) mod toget ved det spor, hvorpå toget kører ind; signalet skal om dagen vises med rødt flag.
11. For tog, der kun standser efter behov - angivet med X i tjenestekøreplanen i stedet for ankomsttid, jf § 16.3.a - og for ikke personførende tog, for hvilke der i tjenestekøre-planen er anført både ankomst- og afgangstid, men som meddeler til stationsbestyreren henholdsvis FC, at det ikke har arbejde på stationen, jf § 16.3.b anvendes følgende signalgivning, når betingelserne for denne signalgivning i øvrigt er til stede:

a. Fjernstyrede strækninger.

- »Kør« anvendes alene for ikke-personførende tog og tilkendegiver, at der er gods til optagelse.
- »Kør igennem« (§ 79.7) Anvendes for alle personførende tog og tilkendegiver, at toget kun skal standse, såfremt et passagersignal (§ 82) viser »Rejsende at optage«, og for ikke personførende tog til at tilkendegive, at der ikke er gods til optagelse. Såfremt signalet er indrettet til at vise »Kør igennem« som anført i § 79.8 anvendes dog dette for ikke personførende tog, hvortil der ikke er gods til optagelse.

På overgangsstationer og understationer med understationsdrift anvendes signalgivning som angivet i pkt b.

b. Strækninger der ikke er fjernstyrede.

- »Kør« anvendes, såfremt der er passagerer eller gods at optage,
- »Kør igennem« anvendes, såfremt der ikke er passagerer eller gods at optage.

c. På ubetjente stationer og holdsteder må kørslen fortsættes uden standsning, såfremt der ikke er rejsende eller gods at optage.

d. Når et tog nærmer sig en station eller et holdsted, hvor standsning kan ske efter behov, og lokoføreren ikke i forvejen har modtaget oplysning om, hvorvidt der er rejsende eller gods at afsætte, kan han skaffe sig melding herom fra togføreren ved at afgive signal »Færdig til indkørsel« (§ 93.A.6).

Bliver signalet besvaret med signal »Ikke rejsende eller gods at afsætte« (§ 94.A.3) kan han fortsætte kørslen, såfremt der ikke er rejsende eller gods at optage, jf pkt a - c.

Besvares lokoføreren signal ikke, skal toget standse.

12. På fjernstyrede stationer, hvis indkørselssignaler kan vise »Kør igennem« med flakkende lys således som anført i § 79.8, anvendes dette for tog, der efter tjenestekøreplanen er planmæssigt gennemkørende.

B. STANDSNING AF TOG VED HÅND- OG STANDSIGNALER OG DÆKNING AF SPOR, SOM IKKE MÅ BEFARES

1. På fri bane

Når der er fare ved at lade et tog passere, skal toget standses.

Sådan fare foreligger:

- a. Når fjendtlige togbevægelser må befrygtes - for eksempel, når et tog følger efter et andet tog på samme spor med så kort afstand, at det forreste af togene ikke kan antages at have forladt banestrækningen (d v s er kørt ind på næste station).
- b. Når fejl ved toget gør dets viderekørsel uforvarselig.
- c. Når sporet er belemret - f eks ved nedbrudte tog eller efterladte vogne.
- d. Når sporet er ufarbart - f eks ved skinnnebrud, dæmnings-skred, belemrede vejoverkørsler o lign.
- e. Når der udføres sådanne arbejder i sporet, som medfører fare for togpassage.

I almindelighed anvendes følgende signalgivning:

Håndsignal »Stop« vises mod toget.

Signalet skal, hvor det er gørligt, vises med rødt flag, henholdsvis med rødt lys.

I de ovenfor under c, d og e nævnte tilfælde skal håndsignalet vises 800 m foran farestedet.

Signalet skal vises fra det øjeblik, toget er i sigte, og indtil det er standset, hvorefter signalgiveren skal skynde sig hen til toget og meddele lokoføreren og togføreren årsagen til standsningen. Signalgiveren må ikke fjernes fra sin post, forinden der er modtaget meddelelse om, at der er draget fornøden omsorg for, at intet tog passerer strækningen uden at være underrettet om faren, og der derefter er opsat standsignaler - jf nedenfor. Foretages standsningen i nærheden af et for toget gældende hovedsignal, skal desuden signalposten/FC underrettes, såfremt det er muligt, og signalet holdes på »Stop«.

Skal et tog standses, fordi sporet er ufarbart på grund af de under d og e nævnte tilfælde, og er der modtaget meddelelse om, at togene er forud underrettet om faren, kan følgende signalgivning anvendes:

Standsignal »Stop« opstilles umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen 400 m foran farestedet. Standsignal »Forsigtig, standsignal »Stop« følger« opstilles umiddelbart til højre for sporet 400 m foran standsignal »Stop«. Såfremt standsignal »Forsigtig, standsignal »Stop« følger« efter foranstående regel ville komme til at stå inden for stationsområdet, bortfalder standsignalet, og afmærkningen ind imod stationen foretages alene ved standsignal »Stop«, der anbringes midt i sporet ud for rangergræsemærket.

2. På stationer

Når et sporstykke er i en sådan tilstand, at det er forbundet med fare at lade tog- eller rangerbevægelser foregå ad dette, eller det er belemret med vogne, som ikke må flyttes, eller under hvilke der arbejdes, eller hvis sporet er krydset af kabler eller forbindelsesledninger, skal signalgivning og afmærkning ske efter følgende regler:

a. Signalgivning

Er sporstykket ved centralsikring eller ved boltning og aflåsning afspærret fra al toggang, kan signalgivning for stationens øvrige spor ske på sædvanlig måde.

Er sporstykket ikke afspærret fra al toggang, skal indkørselssignalet holdes på »Stop« og alle tog skal rangeres ind.

b. Afmærkning

Er sporstykket på en af de forannævnte måder afspærret fra al kørsel, foretages ingen afmærkning.

Er sporstykket ikke afspærret fra al kørsel, foretages afmærkning efter følgende regler:

1. Er sporstykket i en sådan tilstand, at det er forbundet med fare at lade tog- eller rangerbevægelser foregå over dette, eller er det belemret med løftede vogne eller vogne, under hvilke der arbejdes, og som ikke er indlemmet i tog, der er afbremset eller har forspændt lokomotiv, foretages afmærkningen således:

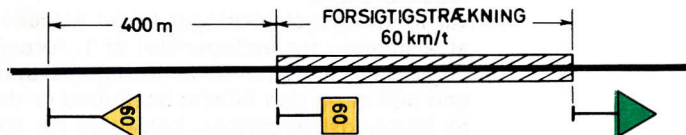
Standssignal »Stop« opstilles til den eller de sider, hvorfra kørsel kan finde sted, 50 m fra farestedet, hvilken afstand dog kan afkortes, hvor forholdene gør det nødvendigt.

Findes farestedet mellem indkørselssignalet og indgangssporskiftet, skal denne afmærkning dog kun anvendes ind imod stationen, medens farestedet mod den fri bane foruden ved indkørselssignalet dækkes ved signalgivning og afmærkning som foreskrevet på fri bane.

2. Er sporstykket belemret med vogne, som er indlemmet i tog, der er afbremset eller har forspændt lokomotiv, og som ikke må sættes i bevægelse (vogne under opladning eller vandforsyning; vogne under forvarmning fra andet spor eller fra fast forvarmningsanlæg; vogne, hvorunder der arbejdes), anbringes underretningssignal »Flytning af vogne forbudt« på vognen (vognene). Arbejdes der under en vogn, posteres der ved togstammen en mand for at advare personalet, der arbejder under vognen. Desuden underrettes lokoføreren ved arbejdets påbegyndelse og afslutning.
- C. AFMÆRKNING AF SPOR, DER KUN MÅ BEFARES MED NEDSAT KØREHASTIGHED, OG SIGNALGIVNING VED KØRSEL AD SÅDANNE SPOR

1. Afmærkning

- a. Afmærkning af spor, der kun må befares med nedsat kørehastighed, sker normalt på følgende måde:



Standsignal »Forsigtigstrækning følger« opstilles 400 m foran forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.
Standsignal »Forsigtigstrækning begynder« opstilles ud for forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.

Standsignal »Forsigtigstrækning ender« opstilles ud for forsigtigstrækningens endepunkt.

Afmærkningen foretages uden hensyntagen til strækningens inddeling i stationer og fri bane. På stationer foretages afmærkningen kun for gennemkørselsspor.

Afvigelse fra denne afmærkning må kun ske som anført i efterfølgende punkter b - j.

- b. Såfremt standsignal »Forsigtigstrækning følger« ville komme til at stå på en perron, opstilles standsignalet i stedet umiddelbart før perronen.
- c. Såfremt standsignal »Forsigtigstrækning begynder« ville komme til at stå på en perron, opstilles standsignalet i stedet umiddelbart før perronen, og standsignal »Forsigtigstrækning følger« opstilles da i normal afstand herfra.
- d. Såfremt standsignal »Forsigtigstrækning ender« ville komme til at stå på en perron, opstilles standsignalet i stedet umiddelbart efter perronen.
Tilsvarende gælder for det i efterfølgende punkt g omtalte standsignal »Kør hurtigere«.
- e. Såfremt forsigtigstrækningen begynder inden for en stations sammenløbsspor skifte i udkørselsenden og fortsættes ud over dette, skal der opstilles et ekstra standsignal »Forsigtigstrækning begynder« ud for sammenløbsspor skiftet.
- f. Når to forsigtigstrækninger følger således efter hinanden, at afstanden fra endepunktet af 1. forsigtigstrækning til begyndelsepunktet af 2. forsigtigstrækning er mindre end 400 m og den tilladte hastighed er den samme ad de to forsigtigstrækninger, betragtes de som én sammenhængende forsigtigstrækning og afmærkes i overensstemmelse hermed.

- g. Når to forsigtigstrækninger følger således efter hinanden, at afstanden fra endepunktet af 1. forsigtigstrækning til begyndelsespunktet af 2. forsigtigstrækning er mindre end 400 m og den tilladte hastighed er lavest ad 1. forsigtigstrækning, foretages afmærkningen således:
Standsignal »Forsigtigstrækning følger« opstilles 400 m foran 1. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.
Standsignal »Forsigtigstrækning begynder« opstilles ud for 1. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.
Standsignal »Kør hurtigere« opstilles ud for 1. forsigtigstrækningens endepunkt.
Standsignal »Forsigtigstrækning ender« opstilles ud for 2. forsigtigstrækningens endepunkt.
- h. Når to forsigtigstrækninger følger således efter hinanden, at afstanden fra endepunktet af 1. forsigtigstrækning til begyndelsespunktet af 2. forsigtigstrækning er mindre end 400 m medens afstanden mellem forsigtigstrækningernes begyndelsespunkter er større end 400 m og den tilladte hastighed er lavest ad 2. forsigtigstrækning, foretages afmærkningen således:

Standsignal »Forsigtigstrækning følger« opstilles 400 m foran 1. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.
Standsignal »Forsigtigstrækning begynder« opstilles ud for 1. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.
Standsignal »Forsigtigstrækning følger« opstilles 400 m foran 2. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.
Standsignal »Forsigtigstrækning begynder« opstilles ud for 2. forsigtigstrækningens begyndelsespunkt.
Standsignal »Forsigtigstrækning ender« opstilles ud for 2. forsigtigstrækningens endepunkt.

- j. Når to forsigtigstrækninger, hvoraf den sidste har samme eller lavere hastighed end den første, følger således efter hinanden, at afstanden mellem de to forsigtigstrækningers begyndelsespunkter er mindre end eller lig med 400 m, betragtes de to forsigtigstrækninger som én sammenhængende forsigtigstrækning med den laveste af de tilladte hastigheder og afmærkes i overensstemmelse hermed.

2. Signalgivning

- a. Er en hastighedsnedsættelse, der vedrører en station, bekendtgjort, og er der desuden foretaget opsætning af standsignaler, kan normal signalgivning anvendes.
- b. Er en hastighedsnedsættelse ikke bekendtgjort, skal togene underrettes som anført i § 37.

Ikrafttrædelsesbestemmelser

- § 96. Nærværende reglement sættes herved i kraft som gældende for samtlige privatbaner fra den 15. april 1975.

Fra samme tidspunkt ophæves det under 19. februar 1944 udfærdigede sikkerhedsreglement for privatbanerne og det under 30. juni 1936 udfærdigede signalreglement for privatbanerne.

Ministeriet for offentlige Arbejder, den 3. september 1974

K Damsgaard

/ Erik Alsøe
fg

Verordnungsblatt

Das Verordnungsblatt enthält die von der Regierung erlassenen Verordnungen, die in Kraft treten.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

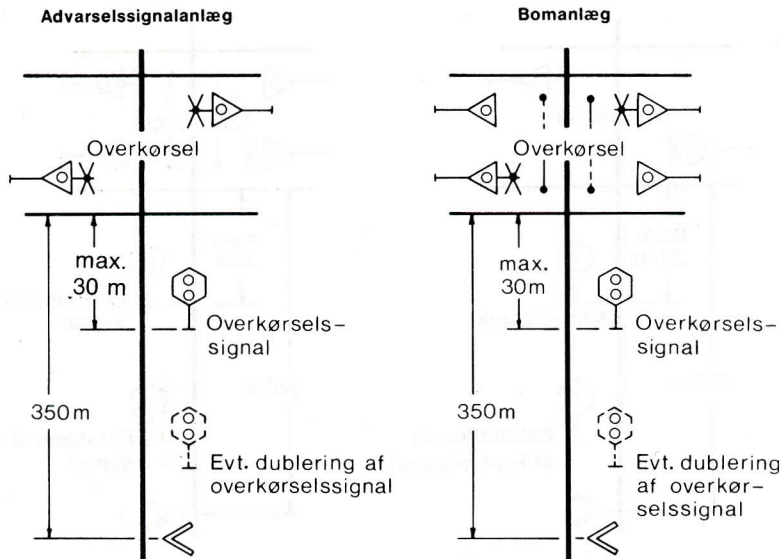
Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Die Verordnungen sind in drei Abteilungen unterteilt: I. Abteilung, II. Abteilung, III. Abteilung.

Bilag

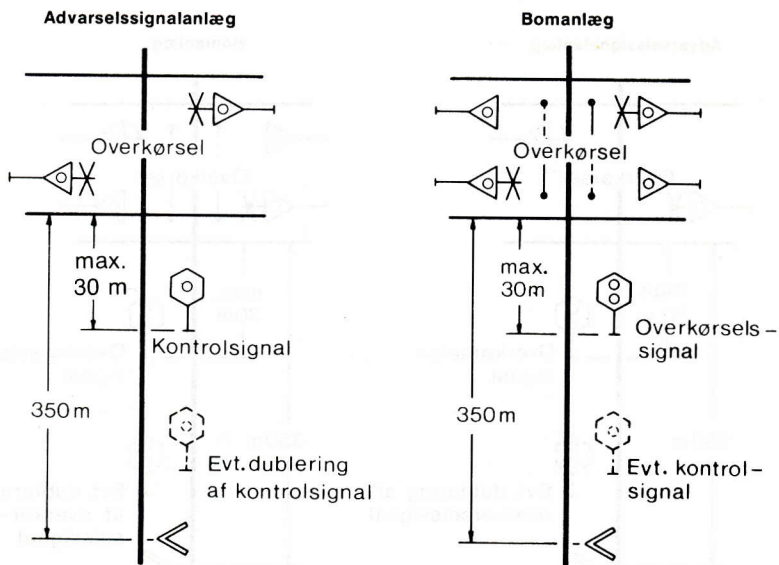
Opstilling af signaler ved automatisk sikrede overkørsler.

Strækningshastighed indtil 75 km/t.



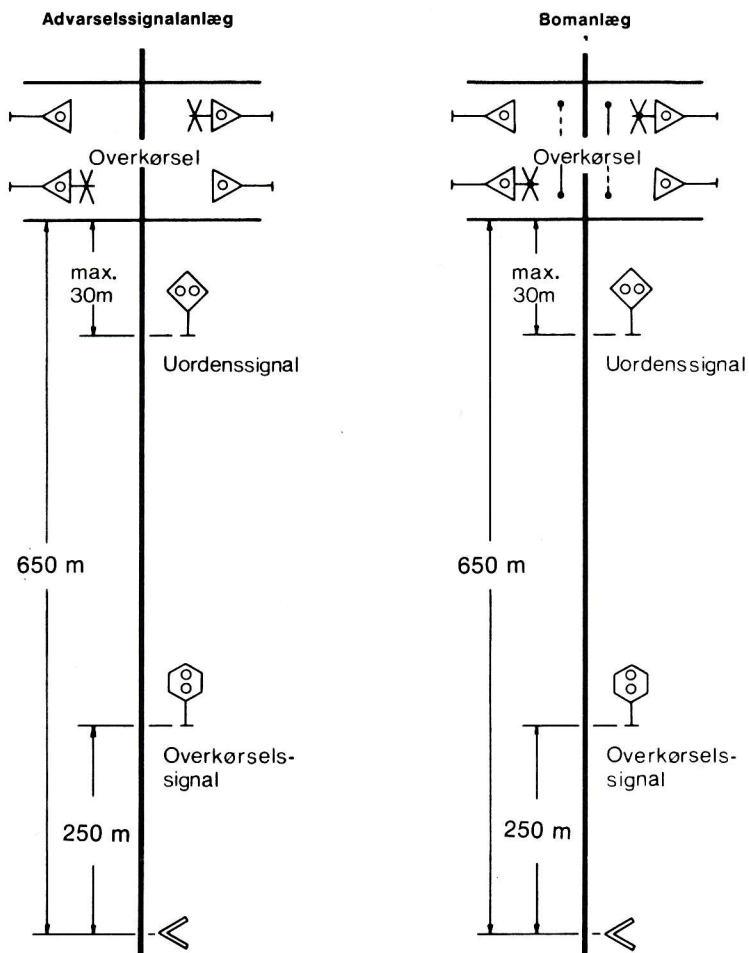
Bilag 1

Nedenstående signalopstilling forekommer indtil videre på strækninger med hastighed indtil 75 km/t, men vil efterhånden bortfalde.



Opstilling af signaler ved automatisk sikrede overkørsler.

Strækningshastighed 80 - 100 km/t.



Blatt 1

Übung 1: Die Schaltung des automatisierten Schrittmotors

Die Schaltung des automatisierten Schrittmotors



Danske Privatbaner

Form nr S 1

Meddelelse

til

.....

.....

.....

.....

.....

..... den / 19.....

.....
(Underskrift)

Bilag 2

Danske Privatbaner

Form nr S 2

Kørsel uden stationsafstand

Arbejdstog har tilladelse til mellem

og at følge efter plantog
særtog ----- uden

iagttagelse af stationsafstand.

Tog standser eventuelt ved

Der skal forholdes som anført i SIR § 10.2.

..... station den / 19.....

.....
(Underskrift)

Danske Privatbaner

Form nr S 3

Ændret sporbenyttelse

(SIR § 14.2.c)

Tog tages på station

ind på spor

Indkørselshastighed er km/t.

.....station den / 19.....

.....
(Underskrift)

Bilag 2

Danske Privatbaner

Form nr S 4

**Krydsning, overhaling eller togpassering
fastsat ved særtogsanmeldelse**

(SIR § 38.A.4 og § 38.B.4)

Tog skal

<input type="checkbox"/> krydse	<input type="checkbox"/> særtog
<input type="checkbox"/> overhale	<input type="checkbox"/> arbejdstog
<input type="checkbox"/> overhales af	<input type="checkbox"/> hjælpetog
<input type="checkbox"/> passere	
<input type="checkbox"/> passeres af	

i

..... station den / 19.....

.....
(Underskrift)

Danske Privatbaner

Form nr S 5

**Forlægning af
krydsning, overhaling eller togpassering**

(SIR § 43.A.5, § 44.A.3 og § 45)

- krydser
- overhaler
- Tog overhales af tog
- passerer
- passeres af

i

..... station den / 19.....

.....
(Underskrift)

Danske Privatbaner

Form nr S 6

Aflysning af tog

(SIR § 46.3)

Tog er den / 19..... aflyst over

strækningen fra

til

..... station den / 19.....

.....
(Underskrift)

Danske Privatbaner

Form nr S 7

Særlig krydsningstilladelse

(SIR § 59.1.a)

- Tog må køre til **ubetjent** station
 sidespor
- tjenestekøreplanen
- hvor det i henhold til form nr S 8: Forlægning af krydsning
 form nr S 9: Krydsning iflg særtogsanmeldelse
- plantog
- skal krydse særtog
 passere arbejdstog
 hjælpetog

Når krydsning (togpassering) har fundet sted må kørslen fortsættes efter togets plan.

..... station den / 19.....

.....
(Underskrift)

Bilag 2

Danske Privatbaner Form nr S 8

**Forlægning af krydsning til
ubetjent station eller sidespor**
(SIR § 59.2)

Tog krydser tog på **ubetjent** station
 sidespor

Tog kører først ind og kører på spor

Tog kører på spor

Modtagerkvittering: (Lokofører) (Togfører) station den / 19..... (Underskrift)
--	---

Formularen udfærdiges ved gennemskrift i to eksemplarer, hvoraf stationen beholder det ene forsynet med modtagerkvittering.

Danske Privatbaner	Form nr S 9
Krydsning på ubetjent station eller sidespor fastsat ved særtogsanmeldelse (SIR § 59.3)	
Tog skal <input type="checkbox"/> krydse <input type="checkbox"/> passere	<input type="checkbox"/> særtog <input type="checkbox"/> arbejdstog <input type="checkbox"/> hjælpetog
på ubetjent <input type="checkbox"/> station <input type="checkbox"/> sidespor	
Tog kører først ind og kører på spor	
Tog kører på spor	
Modtagerkvittering: station den / 19..... (Lokofører) (Togfører)	
 (Underskrift)

Formularen udfærdiges ved gennemskrift i to eksemplarer, hvoraf stationen beholder det ene forsynet med modtagerkvittering.

Danske Privatbaner

Form nr S 10

Uorden ved automatisk sikret overkørsel

(SIR § 84.4 og 5)

- Anlægget ved overkørsel nr
ved station/vej/km er i uorden
- Et eller flere anlæg mellem station
og station er i uorden

Der skal forholdes som anført i SIR § 84.4 og 5 samt særlig betjeningsinstruks for overkørselsanlæg jf SIR § 28.

..... station den / 19.....

.....
(Underskrift)

Danske Privatbaner

Form nr S 11

Kørsel før planmæssig tid
(SIR § 17)

Tog den / 19..... må køre mere end 3 min tidligere end den planmæssige tid

fra station til station

Bane- eller signalpersonale

- har ikke anmeldt arbejde på denne strækning
- arbejder på station
- arbejder mellem station
og station
ved
- er underrettet om tidligere kørsel
- er ikke underrettet. Der skal forholdes som anført i SIR § 17

..... station den / 19.....

.....
(Underskrift)

Danske Privatbaner

Form nr S 14

Bremseseddel

(SIR § 4.3)

Tog nr		R-bremset		Sæt X
Dato / 19		P-bremset		
		G-bremset		
Fra station				
Antal aksler				
Belastning i tons				
Togvægt i tons				
Bremsevægt i tons				
Bremsævægten er fordelt således:	R-bremsen			
	P-bremsen			
	G-bremsen			
Bremseprocent				
Antal vogne bagpå, der ikke er tilsluttet den gennemgående bremseledning				

Togets maksimalhastighed







skal nedsættes






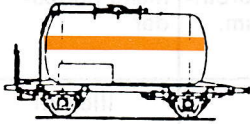
til:

kan forøges

.....
(Underskrift)

Faresedler m v

Fareseddel nr	1	2A	2B
Udseende			
Betydning	Eksplionsfarlig (eksplosive stoffer og genstande, samt genstande ladet med eksplosive stoffer)	Brandfarlig (antændelige flydende stoffer, f eks gasser, benzin)	Brandfarlig (antændelige faste stoffer, f eks celloid, nitrocellulose)
RID klasse	Ia, Ib, Ic	Id, Ie, IIIa, IVa	IIIb
Fareseddel nr	2C	2D	3
Udseende			
Betydning	Selvantændelig (f eks olieholdige stoffer, fosforforbindelser)	Antændelige luftarter udvikles ved berøring med vand (f eks alkaliforbindelser, natrium, calcium)	Antændende (f eks klorater, klorider, brintoverilte) - organiske peroxider
RID klasse	II	Ie	IIIc, VII

Fareseddel nr	4	5	6D
Udseende			
Betydning	Giftig (f eks fenol, methylalkohol, kvik-sølvforbindelser)	Ætsende (f eks salt-syre, svovlsyre, salpetersyre)	Radioaktivt (forskellige fissile og ikke-fissile radioaktive stoffer m v)
RID-klasse	IIIa, IVa	V	IVb
Fareseddel nr	4A	10	
Udseende			
Betydning	Sundhedsfarlig (f eks blyforbindelser, ukrudtsbekæmpelsesmidler)	Forsigtig rangering	
RID-klasse	IVa		
 <p>Beholdervogne til befordring af visse fordråbete luftarter, f eks propan- og butangas, klor m v, er forsynet med en orangefarvet stribe rundt om beholderen.</p>			

Bremseprøver

1. Almindelige bestemmelser

Stationsbestyreren, togføreren og lokoføreren må på en station eller et holdsted, hvor bremseprøve skal afholdes, ikke give henholdsvis efterkomme

- signalgivning for udkørsel, herunder signal »Stop og ryk frem«
- signal »Afgang«
- signal »Kør«
- telefonisk udkørselstilladelse
- skriftlig kørselstilladelse
- tilladelse til udrangering henholdsvis forbirangering

før melding om bremseprøvens afslutning er modtaget.

En bremseprøve skal fastslå


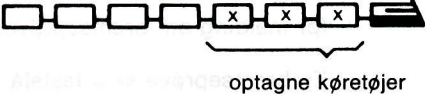
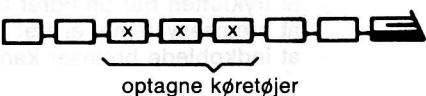
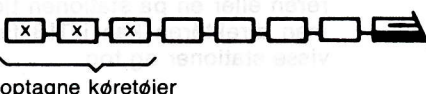
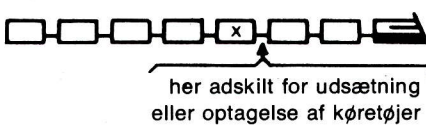
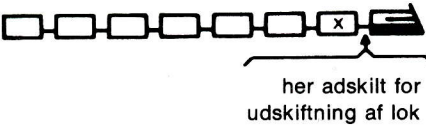

- at tryklufden har uhindret adgang gennem hele toget
- at bremsesystemet er tæt
- at indkoblede bremser kan bremse og løse tilfredsstillende.

Bremseprøven ledes af en »bremseprøver«. Det er normalt togføreren eller en på stationen tjenstgørende, der er »bremseprøver«, men direktøren kan i TIB fastsætte afvigende bestemmelser for visse stationer og tog.

Efter behov kan en hjælper assistere »bremseprøveren«.

2. **Inddeling m v**

Bremseprøver inddeles og benævnes således:

Benævnelse	omfatter kontrol af bremsning og løsning på følgende køretøjer (i eksemplerne mærket med x)	
A. »Fuldstændig prøve«	Alle køretøjer - dog ikke forreste, når dette er et lokomotiv 1)	
B. »Delvis prøve«	Optagne køretøjer	
		
		
C. »Sammenkoblingsprøve«	Forreste køretøj efter adskillelses- henholdsvis samlingsstedet	
		
D. »Gennemslagsprøve«	Bageste køretøj	

1) Lokoføreren har ansvaret for prøve og eftersyn af lokomotivets bremsesystem.

3. **Fremgangsmåde**

Der forholdes således:

Ved prøve	foretages	af
A, B, C	<p>Kontrol af samling</p> <p>Før prøve afholdes, kontrolleres forskriftsmæssig samling</p> <ul style="list-style-type: none"> - af alle køretøjer (prøve A) - af optagne køretøjer (prøve B) - mellem køretøjer, der har været adskilt (prøve C) 	Togføreren eller stationen.
A, B	<p>Eftersyn af vogne</p> <p>Før prøve afholdes, kontrolleres for alle vogne (prøve A) henholdsvis optagne vogne (prøve B)</p> <ul style="list-style-type: none"> - at G-P og G-P-R omstillere er rigtigt stillet - at udligningstræk er fri, og at udligningsventiler ikke blæser - at skruebremser er løse - at nødbremseventiler er lukket, og at nødbremsegreb er plomberet 	
A, B, C, D	<p>Tæthedsprøve</p> <p>Når trækraft og vogne er sammenkoblet, underrettes lokoføreren herom.</p> <p>Lokoføreren fylder bremseledningen op til 5 kp/cm², hvorefter han stiller førerbremseventilen i midtstilling.</p> <p>Trykket i bremseledningen må ikke falde mere end 0,5 kp/cm² på 1 minut</p>	Lokoføreren
A, B, C, D	<p>Bremssning</p> <p>Bremseledningen fyldes atter op til 5 kp/cm².</p> <p>Trykket i bremseledningen sænkes med 0,65 kp/cm².</p> <p>Bremseprøveren underrettes</p>	

Ved prøve	foretages	af
A, B, C, D	<p>Kontrol af bremsning</p> <p>Bremseprøveren sikrer sig for pågældende køretøjer</p> <ul style="list-style-type: none"> - at bremsen er fast. Ved prøve B, C, D skal bremseprøveren på bageste køretøj, som skal kontrolleres, efterse, at bremsen kommer til anlæg - at stempelvandringen er inden for de fastsatte grænser - at afspærringshaner for styreventiler er rigtigt stillet - at bremseanlægget i øvrigt er i orden <p>og underretter lokomotivføreren herom</p>	Bremseprøveren
A, B, C, D	<p>Løsning</p> <p>Lokoføreren løser bremsen ved at sætte førerbremseventilen i kørestilling. Fyldestød og overladning må ikke anvendes</p>	Lokoføreren
A, B, C, D	<p>Kontrol af løsning</p> <p>Bremseprøveren sikrer sig for pågældende køretøjer</p> <ul style="list-style-type: none"> - at bremsen er løs - at stempelstængerne indtager deres rigtige stilling <p>og underretter lokoføreren, der bekræfter underretningen. Bremseprøveren underretter herefter togføreren, der videregiver underretningen til stationsbestyreren.</p>	Bremseprøveren

4. **Anvendelse**

I følgende tilfælde	anvendes prøve
<p>1. Ved fuldstændig oprangering af et tog på en udgangsstation eller ved væsentlige ændringer af togets sammensætning.</p> <p>Hvis køretøjerne har været bremseprøvet (prøve A) ved fast bremseprøveanlæg eller andet lokomotiv, inden toglokomotivet tilkøbes, eller hvis to tog uden udligning sammenkøbes til ét tog, afholdes kun prøve D.</p>	A
<p>2. Ved optagelse af køretøjer ét sted i toget.</p> <p>Optages køretøjerne som bageste køretøjer i toget, afholdes kun prøve B.</p>	B + C 1)
<p>3. Ved optagelse af køretøjer flere steder i toget.</p>	B + D
<p>4. Ved udsætning af køretøjer fra ét sted i toget</p> <p>Udsættes alene togets bageste køretøj (køretøjer), skal prøve ikke afholdes.</p>	C 2)
<p>5. Ved udsætning af køretøjer fra flere steder i toget.</p>	D
<p>6. Ved genanvendelse af en togstamme uden ændring af sammensætning, når der afholdes prøve A for togstammens første tur hver dag.</p> <p>Når der skiftes førerrum i tog med førerrum i begge ender, bortfalder prøve D. Lokoføreren skal dog sikre sig, at fødeledningen er rigtigt samlet ved at foretage en bremning og løsning og kontrollere, at manometre for hovedluftbeholder og bremseledning viser normalt før og efter denne manøvre.</p>	D

- 1) Er bremseprøveren i tvivl om, hvor toget (bremseledningen) har været adskilt, afholdes prøve B + D.
- 2) Er bremseprøveren i tvivl om, hvor toget (bremseledningen), har været adskilt, afholdes prøve D.

I følgende tilfælde	anvendes prøve
<p>7. Ved viderebefordring af køretøjer fra ét tog i et andet tog også med en evt mellemliggende færgeoverførsel, når køretøjerne uden udligning optages ét sted i toget.</p> <p>Viderebefordres køretøjerne som bageste køretøjer i toget, afholdes prøve D.</p>	C 1)
<p>8. Ved lokomotivskifte foran i toget eller ved tilkobling af forspandslokomotiv.</p> <p>Hvis der efter lokomotivskifte også ændres køreretning, afholdes prøve D.</p> <p>Ved afkobling af forreste lokomotiv i tog med to lokomotiver forrest, skal prøve ikke afholdes.</p>	C
<p>9. Ved omstilling af ledningsvogne til bremsevogne.</p>	B på pågældende køretøjer
<p>10. Ved retablering af den gennemgående bremseledning efter afbrydelse henholdsvis ændring af koblingshåndtagenes stilling ét sted i toget.</p>	C 1)
<p>11. Ved retablering af den gennemgående bremseledning efter afbrydelse henholdsvis ændring af koblingshåndtagenes stilling flere steder i toget.</p>	D
<p>12. Ved træk i udligningstræk under eller efter en prøve</p>	B på pågældende køretøjer

1) Er bremseprøveren i tvivl om, hvor toget (bremseledningen) har været adskilt, afholdes prøve D.

