

SIKKERHEDSREGLEMENT  
FOR PRIVATBANERNE

---

GYLDIGT FRA 1. OKTOBER 1944

---

SIKKERHEDSREGLEMENT  
FOR PRIVATBANERNE

---

GYLDIGT FRA 1. OKTOBER 1944

---

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
<b>I. Almindelige Regler.</b>	
§ 1. Togfølgestationer og Holdsteder. Den fri Bane. Banestykker og Blokafsnit.....	7
§ 2. Togenes Inddeling.....	8
§ 3. Tog- og Lokomotivpersonalet.....	8
§ 4. Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer.....	10
§ 5. Togfølge og Sporbenyttelse.....	12
 <b>II. Sikkerhedstjeneste paa Stationer.</b>	
§ 6. Stationsbestyrerens og det øvrige Stationsperso- nales Afløsning og Fratræden.....	14
§ 7. Telefonvagt (Telegrafvagt).....	15
§ 8. Telefoniske (telegrafiske) Meldinger samt Skrivelser vedrørende Toggangen.....	15
§ 9. Stationsbestyrerens Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.....	17
§ 10. Aflaasning og Behandling af Sporskifter.....	18
§ 11. Eftersyn af Sporskifter.....	20
§ 12. Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikringsanlæg.....	21
§ 13. Forholdsregler, naar en Station lukkes eller over- gaar til at være ubetjent i Togtid.....	22
§ 14. Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler..	26
§ 15. Sikring af Vogne.....	26
 <b>III. Togenes Størrelse og S sammensætning m. v.</b>	
§ 16. Togenes Størrelse.....	28
§ 17. Bremseser.....	29
§ 18. Togenes S sammensætning og Sammenkobling.....	40
§ 19. Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammu- nition samt af Beholdervogne indrettet til Befor- dring af brandfarlige Vædske.....	43
§ 20. Eftersyn af Toget.....	45

	Side
§ 21. Forspand . . . . .	45
§ 22. Skydelokomotiv . . . . .	46
§ 23. Togenes Hastighed . . . . .	47
§ 24. Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden . . . . .	50
IV. Togenes Fremførelse.	
§ 25. Af- og Tilbage melding af Tog . . . . .	51
§ 26. Fribaneordre . . . . .	53
§ 27. Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer . . . . .	57
§ 28. Togenes Indkørsel til farlige Stationer . . . . .	58
§ 29. Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer . . . . .	59
§ 30. Togenes Sporbenyttelse paa Stationer . . . . .	60
§ 31. Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog . . . . .	61
§ 32. Togenes Standsning paa Stationer m. v. . . . .	62
V. Særlige Regler for visse Tog.	
§ 33. Særtog . . . . .	64
§ 34. Arbejdstog . . . . .	68
§ 35. Sneplovtog . . . . .	70
§ 36. Hjælpetog . . . . .	70
VI. Driftsuregelmæssigheder.	
§ 37. Meldinger om Forsinkelser . . . . .	72
§ 38. Ny Krydsning og Forlægning af Krydsning fra og til Togfølgestationer . . . . .	72
§ 39. Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling fra og til Togfølgestationer . . . . .	76
§ 40. Forlægning af Togpassering . . . . .	80
§ 41. Aflysning af Tog . . . . .	80
§ 42. Aflysning af den regelmæssige Drift . . . . .	81
§ 43. Ufarbare Banestrækninger . . . . .	83
§ 44. Baade Telefon og Telegraf i Uorden . . . . .	83
§ 45. Togenes Standsning paa fri Bane . . . . .	84
§ 46. Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane . . . . .	85
§ 47. Nedbrudte Tog . . . . .	87
§ 48. Beskadigede og efterladte Vogne . . . . .	90
§ 49. Ild i Toget . . . . .	91
§ 50. Sprængning af Tog . . . . .	91
§ 51. Løse Vogne . . . . .	92

	Side
VII. Dræsiner, Troljer og lignende.	
§ 52. Dræsiner, Troljer og lignende . . . . .	93
VIII. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane samt Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.	
§ 53. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane . . . . .	95
§ 54. Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane . . . . .	96
IX. Bestemmelser vedrørende Rangering.	
§ 55. Almindelige Regler for Rangering . . . . .	106

Grundreglerne for Sikkerhedstjenesten paa Privatbanerne er givet af Trafikministeren i »Ordensreglement for Privatbanerne«. Dettets Bestemmelser herom er nærmere udformet og suppleret i »Signalreglement for Privatbanerne« og i nærværende »Sikkerhedsreglement for Privatbanerne«.

## I. Almindelige Regler.

### § 1.

#### Togfølgestationer og Holdsteder. Den fri Bane. Banestykker og Blokafsnit.

1. En Station (Togekspeditionssted), der er dækket af Hovedsignaler og Stationsmærker, er forsynet med Telefon (Telegraf), deltager i Togenes Af- og Tilbage melding og har en for Togekspeditionen ansvarlig Stationsbestyrer,

Togfølgestationer og Holdsteder.

fyldestgør Betingelsen for at deltage i Ledelsen af Togfølgen til og fra Stationen (Togekspeditionsstedet) og betegnes i nærværende Reglement som *Togfølgestation*.

Andre Stationer (Togekspeditionssteder) samt offentlige og private Sidespor paa fri Bane, Grusgravspor, Billetsalgssteder o. l. betegnes i nærværende Reglement som *Holdsteder* og betragtes som hørende til den fri Bane.

En Togfølgestation, der i nærmere bestemte Tidsrum ikke opfylder de ovenanførte Betingelser, betragtes i disse Tidsrum som Holdsted.

Et Holdsted, der i nærmere bestemte Tidsrum opfylder de ovenanførte, for Togfølgestationer stillede Betingelser, betragtes i disse Tidsrum som Togfølgestation.

Den fri Bane, Banestykker og Blokafsnit. 2. Den uden for Togfølgestationernes Grænser liggende Del af Banestrækningen benævnes den *fri Bane*.

Banestrækningen deles ved Togfølgestationerne i *Banestykker*.

Ved Linieblok kan det enkelte Spor deles i *Blokafsnit*. Et Blokafsnit kan falde sammen med et Banestykke.

## \* § 2.

### Togenes Inddeling.

- Plantog. 1. *Plantog* er Tog, der er optaget i Tjenestekøreplanen.
- Særtog. 2. *Særtog* er andre Tog, for hvilke der er angivet Køreplan, og som ikke er bestemt til at standse andre Steder end ved de i Tjenestekøreplanerne eller Særtogsanmeldelserne angivne Togfølgestationer og Holdsteder og heller ikke til at gaa tilbage paa den fri Bane.
- Arbejdstog. 3. *Arbejdstog* er Tog, der kan standse eller gaa tilbage hvor helst paa den fri Bane.
- Sneplovtog og Hjælpetog. 4. *Sneplovtog* og *Hjælpetog* er Tog, som har særlige Formaal.

## § 3.

### Tog- og Lokomotivpersonalet.

- Tog- og Lokomotivpersonalet. 1. Det tjenestegørende Personale i Toget skal under Kørslen være underordnet en enkelt Person, Togføreren, som fortrinsvis er ansvarlig for Togets Førelse og Sikkerhed.

For Sneplovtogs Vedkommende tages Bestemmelser angaaende selve Snerydningen dog af den af Baneafdelingen afgivne Tjenestemand (Plovføreren).

Hvor intet særligt er anført, omfatter i nærværende Reglement Betegnelsen Lokomotiv ogsaa Motorvogn og Betegnelsen Lokomotivfører ogsaa Motorfører.

2. Togføreren og Lokomotivføreren skal i Tjenestetiden have et rigtigt gaaende Ur paa sig og være forsynet med Tjenestekøreplan for de Strækninger, paa hvilke de skal forrette Tjeneste, Ordensreglement, Politianordning, Signalreglement, nærværende Reglement, de foreskrevne Signalapparater og Formularer til Tog- og Lokomotivrapporter m. v.

3. Inden Toget gaar fra Udgangsstationen, skal Lokomotivføreren have skriftlig Melding om Togets Størrelse (Togvægt og Antal Vognaksler) samt Bremsernes Art og Bremsevægten, henh. Bremsernes Antal.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at afgive denne Melding. Driftsbestyreren kan dog for visse Stationer og for visse Tog bestemme, at Meldingen skal afgives af en anden i Toget tjenestegørende, eventuelt af Stationen. Togføreren skal da have Genpart af Meldingen.

Paa Mellestationer skal Togføreren mundtlig give Lokomotivføreren Melding om Forandringer i de ovenanførte Forhold. Endvidere skal Togføreren meddele Lokomotivføreren, hvad der i øvrigt kan have Betydning for Togets sikre og rettidige Fremførelse.

Naar der skiftes Lokomotivfører undervejs, men samme Maskine fortsætter, paahviler det den fratrædende Lokomotivfører at underrette den tiltrædende om, hvad der har Betydning for Togets videre Fremførelse, og overlevere endnu gældende skriftlige Meddelelser.

Ved Maskinskitte i Forbindelse med Skifte af Lokomotivpersonale sker saadan Underretning og Over-

Medførelse af Ur, Reglementer m. v.

Meddelelser til Lokomotivføreren.

levering gennem Togføreren, der er ansvarlig for, at den finder Sted.

Hvis der samtidig skiftes Togfører, deltager saavel den fratrædende som den tiltrædende Togfører i Overleveringen.

Tog- og Lokomotivpersonalets Udkig.

4. Lokomotivpersonalet skal under Kørslen holde godt Udkig og være opmærksom paa Vognenes Gang, paa Slutsignalerne samt paa Signaler fra Toget, fra mødende Tog, fra Banelinien, Togfølgestationer, Holdstederne og Ledbevogtningen.

Tilsvarende Regel gælder for Togpersonalet i det Omfang, Forholdene tillader.

#### \* § 4.

##### Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer.

Krydsninger.

1. Ved Krydsning forstaas:

*Samtidig Tilstedeværelse* paa en Togfølgestation, jfr. dog Pkt. 4 — Krydsningsstationen — af 2 Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *modsat* Køreretning, naar det ene Tog før Ankomsten til Stationen og det andet Tog efter Afgangen fra Stationen befarer det samme *enkeltsporede Banestykke*.

Er Togfølgestationen Endestation eller Udgangstation for et af Togene, og Mellemløbet mellem de mødende Togs Ankomst fra og Afgang til samme enkeltsporede Banestykke ikke overstiger 30 Minutter, betragtes Togene som værende samtidig til Stede paa Stationen.

Overhalinger.

2. Ved Overhaling forstaas:

*Samtidig Tilstedeværelse* paa en Togfølgestation, jfr. dog Pkt. 4 — Overhalingsstationen — af Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *samme* Køreretning, naar Rækkefølgen mellem de to Tog forandres paa Stationen, og naar begge Tog saavel før Ankomsten til Stationen som efter Afgangen fra Stationen befarer *samme Spor*.

3. Ved *Togpassering* forstaas:

Togpasseringer

*Samtidig Tilstedeværelse* paa en Togfølgestation — Togpasseringsstationen — af et Arbejdstog inden for dettes Arbejdstid og et Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *samme eller modsat* Køreretning, naar sidstnævnte Tog før Ankomsten til eller efter Afgangen fra Stationen befarer *samme Spor*, som Arbejdstog har befaret eller skal befare.

4. Under særlige Forhold kan Krydsning og Overhaling finde Sted paa Holdsteder, jfr. § 54.

5. I Tjenestekøreplanen angives, hvor *Plantog* skal krydse, overhale eller overhales.

Fastsættelse af Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer.

I Særtogsanmeldelsen angives, hvor Plantog, andre Særtog samt Arbejdstog skal krydse, overhale, overhales af eller passeres af vedkommende *Særtog*.

I Særtogsanmeldelser, ved hvilke der tillyses Arbejdstog, angives, paa hvilke Togfølgestationer *Arbejdstog* skal passeres af andre Tog.

6. Et Tog maa ikke forlade en Station, paa hvilken det skal krydse et andet Tog, før

enten Krydsningen har fundet Sted, eller Krydsningen er blevet forlagt i Overensstemmelse med de i § 38 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.

Rangering ud i ventet Togs Togvej maa kun finde Sted, naar det er nødvendigt af Hensyn til Krydsning eller for at afsætte eller optage Vogne paa Sidespor, og kun efter udtrykkelig Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde fra Stationsbestyreren; Mastesignalet »Stop« skal vises mod det kommende Tog. Ved denne Rangering skal Rangerlederen staa paa Lokomotivet (Motorvognen) eller en af Rangertrækkets Bremsevogne, og han maa ikke springe af, før den fremadgaaende Bevægelse er standset.

Rangering ud i andet Togs Togvej maa dog ikke finde Sted ved Krydsning paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.

7. Umiddelbart inden Togafgang fra Udgangstationen skal Lokomotivfører og Togfører paa deres Rapporter sætte Kryds ud for de Stationer og Holdesteder, hvor Krydsning, Overhaling eller Togpassering skal finde Sted. Denne Afkrydsning rettes og suppleres, saafremt der senere kommer Meddelelse om nye Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer eller om Forlægning af disse eller af de tidligere fastsatte.

### § 5.

#### Togfølge og Sporbenyttelse.

Tog i modsat Retning.

1. Paa samme Banestykke maa der ikke samtidig være Tog, der kører i Retning *mod hinanden*. (Jfr. dog § 54).

Baner uden Linieblok.

2. Paa Baner uden Linieblok maa der mellem 2 Nabotogfølgestationer kun være eet Tog (*Kørsel med Stationsafstand*). (Jfr. dog § 54).

Det er tilladt Arbejdstog og Hjælpetog at følge efter Plan- og Særtog paa alle Baner uden Linieblok (jfr. dog § 35: Sneplovtog) uden Iagttagelse af Stationsafstanden, naar følgende Betingelser opfyldes:

- at* Kørslen foregaar om Dagen og i klart Vejr,
- at* begge Tog er underrettet om den trufne Anordning, herunder om eventuel Standsning af det forreste Tog ved et foran næste Togfølgestation liggende Holdested,
- at* det forreste Tog ikke har Skydelokomotiv,
- at* det bageste Tog afgaar 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 Standning, saa-

fremt det forreste Tog standser undervejs, eller saafremt Afstanden mellem Togene kendeligt formindskes.

Da det bageste Tog maa regne med, at et Signal til Indkørsel til den foranliggende Togfølgestation kan gælde det forreste Tog, maa fornøden Forsigtighed iagttages ved Kørslen mod og ind paa Stationen, der saa vidt muligt skal undgaa at standse det forreste Tog udenfor.

3. For Baner med Linieblok fastsættes særlige Regler af Trafikministeren. Baner med Linieblok.



## II. Sikkerhedstjeneste paa Stationer.

### § 6.

#### Stationsbestyrerens og det øvrige Stationspersonales Afløsning og Fratræden.

1. Naar Stationsbestyreren tiltræder eller slutter Tjenesten, samt naar han afløses, skal Bemærkning derom med Angivelse af Klokketallet indføres i Telefonjournalen.

Bemærkningen skal indeholde en Meddelelse om modtagne Depecher, Ordre eller andre Bestemmelser, som det er af Betydning for Afløseren at kende. Bemærkningen skal ved Stationens Lukning endvidere indeholde Angivelse om de i § 13 nævnte Forholdsregler.

Den fratrædende Stationsbestyrer og Afløseren, henholdsvis den, der overtager Tjenesten, naar Stationen atter aabnes, underskriver Bemærkningen.

Afløsning af Stationsbestyrer maa ikke uden bydende Nødvendighed finde Sted, naar der er gjort Skridt til Forlægning af Krydsning, Forandring af Overhaling, Indstilling af Tog o. l. Den tjenestehavende Stationsbestyrer maa i saadanne Tilfælde ikke fratræde, forinden Forholdet er bragt i Orden.

2. Af det øvrige Stationspersonale maa ingen, der har Tjeneste paa Stationen, fratræde Tjenesten, forinden Afløseren er mødt eller, saafremt ingen Afløser skal møde, før han har faaet Tilladelse af sin nærmeste foresatte paa Stationen.

Stations-  
bestyreren.

Det øvrige  
Stations-  
personale.

### § 7.

#### Telefonvagt (Telegrafvagt).

Af Hensyn til Toggangen holder Togfølgestationer Telefonvagt (Telegrafvagt) fra en passende Tid, forinden Dagens første Tog indlades paa, og indtil Dagens sidste Tog har forladt et til Stationen grænsende Banestykke.

Denne Regel gælder efter Omstændighederne den samlede Toggang for Dagen eller Toggangen i de Tidsrum, i hvilke Stationen efter Driftsbestyrerens nærmere Bestemmelse er aaben.

Telefonvagt  
(Telegraf-  
vagt).

### § 8.

#### Telefoniske (telegrafiske) Meldinger samt Skrivelser vedrørende Toggangen.

1. De i nærværende Reglement omhandlede Depecher vedrørende Toggangen kan efter Omstændighederne afgives telefonisk eller telegrafisk. Hvor der i nærværende Reglement er anført Ordet *telefonisk* omfatter dette saavel telefonisk som telegrafisk Afgivelse af Depecher.

Telefonens  
(Telegrafens)  
Benyttelse.

2. Naar der for Depecher er foreskrevet en bestemt Ordlyd, skal denne nøje overholdes.

Overholdelse  
af foreskrevne  
Ordlyd.

3. Depecher, der angaar Toggangen, har i Almindelighed Forrang for alle andre Telefonsamtaler og Telegrammer.

Depechers  
Befordring.

4. Depecher skal altid være forsynet med Adresse og Underskrift og indføres straks i Telefon-, henholdsvis Togjournalen.

Depechers  
Affattelse.

For Depecher fra en Station er Stationsnavnet tilstrækkelig Underskrift. Ved Kvitteringer skal tillige den modtagende Ekspedients Navn anføres.

5. Depecher om Toggangen, der angaar vigtige Foranstaltninger, som ikke forud er anmeldt, skal

Depechers  
Gentagelse.

straks gentages af den modtagende Station, dog gentages en Liniedepeche kun af den af Afsenderstationen udpegede Station.

Stationsbestyrerens Underretning.

6. Ankomne Depecher og Skrivelser vedrørende Toggangen, skal, naar de modtages af andre end Stationsbestyreren, straks meddeles denne.

Anvendelse af Forkortelser.

7. I alle Depecher, Skrivelser o. l. vedrørende Toggangen maa Stationsnavne og Tognumre ikke forkortes. Det er dog tilladt i Af- og Tilbage meldinger samt i telegrafiske, men ikke i telefoniske, Kvitteringer for Telegrammer vedrørende Toggangen at benytte de i Tjenestekøreplanen anførte Stationsforkortelser i Adresse og Underskrift.

Sammenkobling af Depecher.

8. Af- og Tilbage meldinger maa ikke sammenkobles med andre Meddelelser, men skal gives for sig og mod særlig Kvittering.

En Tilbage melding og paafølgende Afmelding kan dog gives samlet.

Aflevering af Depecher m. v. til Tog med 2 Lokomotiver.

9. Aflevering til Lokomotivføreren af Fribaneordrer, Depecher og skriftlige Meddelelser skal ved Tog, der fremføres af 2 Lokomotiver, udføres saaledes, at Ordrene og Meddelelserne m. v. gives Føreren af det forreste Lokomotiv, efter at deres Indhold forud mundtlig af Overbringeren er meddelt Føreren af bageste Lokomotiv. Underretning til Føreren af bageste Lokomotiv bortfalder dog i Tilfælde, hvor den skriftlige Meddelelse overrækkes under Togets Forbikørsel. Om Aflevering af Afskrift af Særtogsanmeldelser se § 33.

Anvendelse af trykte Formularer.

10. Hvor trykte Formularer til Depecher og Meddelelser, som omhandles i nærværende Reglement, foreligger, skal saadanne anvendes.

Telefonisk Afgivelse af Depecher.

11. Telefonisk Afgivelse af de i nærværende Reglement omhandlede Depecher skal ske under nøje Overholdelse af efterfølgende Regler:

Efter Afgivelsen noteres Klokkeslettet i Afsenderstationens Telefonjournal.

Modtagerstationen indfører straks Depechen ordret i sin Journal med Angivelse af Klokkeslet og gentager det derefter for Afsenderstationen samt kvitterer ved Tilføjelse af den modtagende Ekspedients Navn.

Er Gentagelsen rigtig, bekræftes dette af Afsenderstationen under Tilføjelse af Ekspedientens Navn.

I Afsenderstationens Telefonjournal anføres derefter »Gentaget Kl. ....« og den kvitterende Ekspedients Navn.

Modtagerstationen indfører ligeledes i sin Journal Bemærkningen »Gentaget Kl. ....« og Navnet paa den, der har modtaget Gentagelsen.

Er Gentagelsen ikke rigtig, foretages Berigtigelse, hvorefter Gentagelse finder Sted under de foreskrevne Former.

For Afgivelse af telefoniske Af- og Tilbage meldinger gælder særlige Regler, se § 25.

12. Stationsbestyreren er ansvarlig for de Depecher angaaende Toggangen, der afsendes eller skal afsendes fra Stationen, og den Omstændighed, at en tjenestegørende har misforstaaet en mundtlig Ordre fra Stationsbestyreren eller undladt at efterkomme den, kan ikke i nogen Henseende formindske det Ansvar, som paahviler Stationsbestyreren, idet denne i ethvert Tilfælde skal forvise sig om, at hans Ordre bliver udført.

## § 9.

### Stationsbestyrerens Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.

Under Togs Gennemkørsel paa en Station skal Stationsbestyreren iagttagende Toget under dets Passage gennem Stationen og skal i den Anledning opholde sig i Togvejens Nærhed, saa vidt muligt paa Perronen.

Stationsbestyrerens Ansvar for Depecher m. v.

Stationsbestyrerens Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.

Samme Regel gælder ved Togs Ind- og Udkørsel, for saa vidt uopsættelige Arbejder ikke kræver hans Nærværelse andetsteds. Stationsbestyreren skal altid have de nødvendige Signalmidler ved Haanden til Standsning af Tog.

### § 10.

#### Aflaasning og Behandling af Sporskifter.

Sporskifternes  
Stilling.

1. For Sporskifter i Hovedspor skal af Driftsbestyreren være foreskrevet en bestemt Normalstilling. For de øvrige Sporskifter skal Stationens Leder saa vidt muligt fastsætte en Normalstilling.

Overalt, hvor det er gør ligt, skal Sporskifterne, naar de ikke benyttes, være stillet saaledes, at Vogne, som maatte komme i Bevægelse, ikke kan løbe ud i Hovedspor.

Sporskifternes  
Aflaasning.

2. Sporskifternes Aflaasning:

a. *Aflaasning ved Hængelaas.*

Nøglerne til Hængelaasene skal uvægerligt fjernes fra Laasene, naar Aflaasningen er sket. Sporskifter, der aflaaes med Hængelaas, skal henstaa aflaaet, undtagen naar der foretages Rangering eller Sporskifteeftersyn. Det er ubetinget forbudt Personale, der ikke er beskæftiget ved Rangering og Sporskifteeftersyn samt Stations-tjenesten, at være i Besiddelse af Nøgler til Stationernes Sporskiftelaase.

b. *Aflaasning ved Nøglelaas, som ikke indgaar i Centralsikring.*

Efter foretagen Aflaasning af Nøglelaasene skal Nøglerne anbringes paa foreskrevne Plads.

c. *Centralsikring.*

Sporskifter, der aflaaes ved Hjælp af et Aflaasningshaandtag, eventuelt Kontrolaflaasningshaandtag, skal henstaa uafaaet. Dog skal kor-

responderende Sporskifter, som aflaaes ved samme Aflaasningshaandtag, i Sporforbindelser til Sidespor henstaa aflaaet.

I Togtid stilles og aflaaes Sporskifterne som foreskrevet paa Betjeningsplanen for Sikringsanlægget.

Under Togudkørsel kan paa centralsikrede Stationer uden Udkørselssignaler den foreskrevne Aflaasning af modgaaende Sporskifter i Togvejen og af Sporskifter, der fra Sidespor giver Adgang til Togvejen, ske fra Centralapparatet.

Hvor der i Sikringsanlægget indgaar nøgleaflaaede Sporskifter, skal Nøglerne være indsat i de tilsvarende Nøglehuller i Centralapparatet.

Paa Baner, hvor største tilladte Kørehastighed overskrider 75 km/T, skal Sporskifter, der kan ventes befaret imod Tungespidsen af personførende Plantog, være centralsikret.

Om Regler for Sporskifternes Aflaasning, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid, se § 13.

Om Regler for Sporskifternes Aflaasning paa Sidespor paa fri Bane, se § 53.

3. Sporskiftelaasene maa under ingen Omstændigheder bruges til andet end Aflaasning af Sporskifter. Sporskifte-  
laasenes An-  
vendelse.

4. Sporskifter, som ved en Fejl er befaret medgaaende i urigtig Stilling, maa ikke befares i Retning mod Tungespidsen, før de er eftersat og fundet farbare. Saadanne Opskæringer skal straks anmeldes. Sporskifters  
Opskæring.

Alle Opskæringer ved centralsikrede Sporskifter — ogsaa paabegyndte, hvor et Hjul har været i Klemme mellem den tilliggende Tunge og Sideskinnen, medens Sporskifte- og Betjeningslaasen tilsyneladende ingen Skade har taget — skal straks anmeldes.

5. Driftsbestyreren træffer Bestemmelse om, i hvilke Tilfælde Stationspersonalet og i hvilke Tilfælde Togpersonalet paa en Station har Ansvaret for Betjeningen og Aflaasningen af Stationens Sporskifter.

Stationens Leder har Ansvaret for, at kun det under Stationen tjenstgørende Personale, som er fuldt fortrolig med Sporskifte- og Signalbetjening, benyttes til saadanne Arbejder.

Hvor Rangering med Tog paa en Togfølgestation ledes og udføres af Togpersonalet, skal Togføreren efter endt Rangering afgive Melding til Stationsbestyreren om, at Sporskifterne er rigtigt indstillet og aflaaet og Togvejen fri (jfr. § 27).

### § 11.

#### Eftersyn af Sporskifter.

Stationsforstanderen (Stationsmesteren) skal personlig foretage dagligt Eftersyn af alle Sporskifter, som ligger i Togvejene, samt alle Sporskifter og Sporspærrer, som indgaar i eventuelle Sikringsanlæg.

Paa Stationer, der ikke bestyres af en Stationsforstander eller en Stationsmester, men hvis Ledelse Driftsbestyreren har overdraget en anden tjenestegørende, skal denne foretage Eftersynet.

Paa Stationer, som alene betjenes af Ekspeditricer, samt paa ubetjente Holdsteder træffer Driftsbestyreren nærmere Bestemmelse om, til hvem Eftersynet skal overdrages. Som Hovedregel udføres dette af Personale under Baneafdelingen, der udfører det i Forbindelse med det foreskrevne Eftersyn af Sporet. Eftersyn af Sporskifter og Sporspærrer skal paa de her omhandlede Stationer og Holdsteder foretages saa vidt muligt daglig men mindst 3 Gange om Ugen med højst 2 Dages Mellemrum.

Ved Eftersyn af et Sporskifte skal det konstateres, at Tungetilslutningen er i Orden i den Stilling af Sporskiftet, hvori det er aflaaet, det vil sige, at det Stykke, Tungen kan fjernes fra Sideskinnen, naar Sporskiftet er aflaaet, er mindre end 3 mm, at Sporskifterne og Sporspærrerne er forskriftsmæssigt aflaaet, samt at Sporskiftesignalets Stilling svarer til Sporskiftets Stilling.

Det prøves for aflaaelige Sporskifters Vedkommende, om Sporskiftet kan aflaaes i urigtig Stilling.

Hvor Sporskifteeftersynet foretages af Stationspersonalet, skal Bemærkning om, at det har fundet Sted, med Angivelse af i hvilket Tidsrum indføres i Telefonjournalen. Bemærkningen underskrives af den, der har foretaget Eftersynet.

### § 12.

#### Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikringsanlæg.

1. Ved Forandring i en Stations Spor-, Signal- eller Sikringsanlæg, ved Ibrugtagning af nye Sikringsanlæg og i øvrigt ved større Arbejder af anden Art foranlediger Driftsbestyreren alle vedkommende instrueret i fornødent Omfang.

Underretning  
om Ændring  
i Anlæg m. v.

2. Dækning af en Sporstrækning, der under Arbejdet er ufarbar eller skal befares med Forsigtighed, sker efter Signalreglementets Forskrifter og foranlediges af den, der leder Arbejdet. I øvrigt paahviler det Stationen at drage Omsorg for, at de for Sikring af Tog- og Rangerbevægelser fornødne Foranstaltninger træffes.

Dækning af  
Spor m. v.

## § 13.

**Forholdsregler, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid.**

## I. LUKKEDE STATIONER

Eftersyn og Indstilling af Togvej m. v.

1. Inden en Station lukkes ved Toggangens Op-hør eller i togfri Tidsrum, 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 aflaaet, eventuelt kontrolaflaaet, og

*at* Vogne, hvis Indløb i Togvejen ikke kan hindres ved aflaaede Sporskifter eller Sporspærrer, er sikret mod at komme i Bevægelse ud imod den paa-gældende Togvej, saaledes at denne uden Hindring kan befares af Tog, der eventuelt løber uanmeldt efter Stationens Lukning,

*at* der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstan-de, som af en eller anden Grund kan blive sat i Bevægelse og derved komme ud i Togvejen.

Aflaasning af Sporskifter m. v.

2. Den foreskrevne Aflaasning af Sporskifter og Sporspærrer sker paa centralsikrede Stationer ved Hjælp af Sikringsanlægget, idet Kontrollaaase eventuelt ogsaa skal benyttes.

Sporskifter og Sporspærrer, som ikke er inddraget under et Sikringsanlæg, men kun sikres ved Nøglelaas eller Hængelaas, skal være aflaaet og Nøglen fjernet fra Sporskiftet, henholdsvis Sporspærren.

Stationsbestyreren skal bl. a. ved Aflaasning af Signalrum, henholdsvis Aflaasning af fritstaaende Trækbukke, sikre sig, at uvedkommende ikke kan gribe ind i Sikringsanlægget. Stationsbestyreren skal saaledes ogsaa sikre sig, at de af Sporskifter og Sporspærrer udtagne Nøgler ikke er tilgængelige for uvedkommende. Kan fritstaaende Trækbukke ikke aflaa-

ses saaledes, at de deri anbragte Sporskiftenøgler er utilgængelige for uvedkommende, skal Nøglerne udtages og opbevares paa anden foreskreven Plads.

Ved det i § 6 nævnte Notat i Telefonjournalen ved Lukning af Stationen skal det anføres, at foran-nævnte Krav er opfyldt.

## II. UBETJENTE STATIONER

En Station kan, naar nedennævnte Bestemmelser er opfyldt, være ubetjent i Togtid.

Ubetjente Stationer betragtes som Holdsteder.

1. Toghastigheden maa ikke overstige 75 km i Timen, medmindre Stationerne er centralsikrede.

2. I Tjenestekøreplanen angives, ved hvilke Plan-tog en Station er ubetjent, og i Anmeldelsen for et Særtog angives, hvorvidt en eller flere Stationer er ubetjent ved Særtoget.

3. Naar en Station skal overgaa til at være ube-tjent, efterser Stationsbestyreren, om Sporskifterne er retstillet til Togvejen og aflaaet baade ved Buk og Tungespids, og om Togvejen er fri. Henstaaende Vogne sikres mod utilsigtede Bevægelser. Endvidere aflaaes Bomme over Sidespor, og Hovedsignalet sæt-tes ud af Virksomhed, jfr. Signalreglementet. Sta-tionen melder derefter til den i Tjenestekøreplanen angivne Station: »N. N. Station er forskriftsmæssigt sikret, og Betjeningen ophører«. Meldingen indføres baade i den afgivende og modtagende Stations Tele-fonjournal.

4. Naar det er bestemt, at en eller flere Stationer skal være ubetjent for et Tog, maa dette ikke afsen-des fra en Togfølgestation, førend denne har modtaget Melding om, at de mellem denne og næste Togfølge-station liggende, ubetjente Stationer er blevet for-

skriftsmæssigt sikret. De Stationer, hvortil Meldinger skal ske, angives i Tjenestekøreplanen.

5. Stationsbestyreren paa en Togfølgestation maa ikke fratræde Tjenesten, forinden den Toggang er afviklet, som planmæssig skal have fundet Sted, mens Stationen endnu fungerer som Togfølgestation.

6. Naar en eller flere Stationer er ubetjent, foretages Af- og Tilbage melding af Toget imellem Banens øvrige Togfølgestationer paa sædvanlig Maade i Overensstemmelse med nærværende Reglement.

7. Forinden en Station igen overgaar til at være betjent, skal eventuelle Sikringsanlæg være bragt tilbage i Normalstilling. Stationsbestyreren skal personlig forvise sig om, at Indkørselssignalerne staar paa »Stop«.

8. 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 staar paa »Stop« — snarest underrette Nabotogfølgestationerne om Forholdet, medmindre dette fremgaar af en Særtogsanmeldelse, der er uddelt til disse Stationer.

Togføreren for hvert enkelt Tog, der planmæssigt skal standse paa 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 Depeche:

»Tgf. Tog .....

Stationen fungerer som Togfølgestation.

.....  
Stationens Navn«.

Umiddelbart efter at denne Meddelelse er afgivet til Toget, giver Underretningsstationen følgende Depeche til den nyetablerede Togfølgestation:

»Tog ..... underrettet om, at .....  
Station fungerer som Togfølgestation.

.....  
Stationens Navn«.

Modtager Stationen ikke rettidigt denne Depeche, tages Toget ind for den Signalgivning, der er foreskrevet for Standsning af planmæssigt gennemkørende Tog, og underrettes straks efter Standsningen om Forholdet. Toget kan dog tages ind paa Stationen paa normal Maade, saafremt det i Forvejen er underrettet om, at det skal krydse, passere (passeres) eller overhales paa Stationen (§§ 33,5, 33,7, 34,5, 34,7, 38,7, 39,3 henholdsvis 39,4).

9. Et Hovedsignal, som er sat ud af Virksomhed, betragtes som Stopsignal for alle andre Tog end dem, for hvilke Stationen er ubetjent.

10. Kan den i Punkt 3 omhandlede Melding ikke foretages, skal Stationen foranledige, at Tog- og Lokomotivføreren for de Tog, der skal passere den ubetjente Station, underrettes skriftligt. Der skal da udvises særlig Forsigtighed ved Togets Indkørsel paa Stationen.

11. For Stationer, der normalt foretager Bevogtning af Overkørsler, jfr. § 14, maa der, forinden Stationen overgaar til at være ubetjent, etableres en særlig Ledbevogtning.

12. Naar Togføreren i Tilfælde af Rangement har foretaget Oplaasning af en Sporforbindelse, er han personlig ansvarlig for, at Stationens Spor efter endt Rangement bringes tilbage i den i foranstaaende Punkter foreskrevne Stand, og at Vognene er hensat paa Sidesporet indenfor Frispormærkerne og er bremset eller afstoppet.

Saafremt Linieringning foretages paa den paa-gældende Bane, skal Anlægget stilles til Gennemringning.

Ved centralsikrede Stationer skal der forholdes efter en af Trafikministeren fastsat særlig Instruks.

#### § 14.

##### Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler.

Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler.

Ansaret for Bevogtningen af de inden for Stationernes Omraade beliggende, bevogtede Overkørsler paahviler Stationsbestyreren eller, for saa vidt der maatte være en særlig Ledpasser, denne.

#### § 15.

##### Sikring af Vogne.

Sikring af Vogne.

Henstaaende Vogne skal være sikret mod at komme i Bevægelse ud i Togvejen. Vognene skal saa vidt muligt holdes sammenkoblet, og Bremserne skal i fornødent Omfang være fastspændt eller nedpindet. Forinden Skruebremsen sættes fast paa en henstillet Vogn (Togstamme), der har været vakuumbremset, skal Vakuumbremsen være udlignet. Vogne (Togstammer) maa ikke hensættes luftbremsede. Ved Tjenestens Slutning (jfr. § 13), og i øvrigt naar Forholdene tillader det, skal Vogne, som staar nærmest ved Indmundingen i Hovedspor, sikres ved Hjælp af Sporspærrer, Stoppebomme el. l.

Naar det ved Reparation af Vogne, der henstaar paa Spor, som hører under Stationens Omraade, er nødvendigt, at Arbejderne opholder sig under Vognene, maa 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 undgaas. Vognene dækkes med Standsignaler i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Arbejdes der under en Vogn, som er indlemmet i Tog, skal Stationsbestyreren (evt. Togføreren) paase, at de i Signalreglementet foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger er truffet (Signal paa Toget og Vagt ved Togstammen), og at de fornødne Vogne er bremsset, jfr. § 17 C, 5.

Saa snart Arbejder af den her omhandlede Art er sluttet, skal vedkommende Arbejdere uopholdelig underrette Stationsbestyreren (evt. Togføreren), som derefter sørger for, at Sikringsforanstaltningerne hæves.

### III. Togenes Størrelse og Sammensætning m. v.

#### § 16.

#### Togenes Størrelse.

1. Togenes Størrelse angives i Antal Tons (Togvægten) og i Antal Vognaksler.

For trykluftbremsede Tog, der fremføres af Damplokomotiv, medregnes det trækkende Lokomotiv og Tenderen ikke ved Beregning af Togvægten. Derimod medregnes et Motorlokomotivs (en Motorvogns) Vægt altid i Togvægten.

I vakuumbremsede og skruebremsede Tog, der fremføres af Damplokomotiv, medregnes det trækkende Lokomotiv og Tenderen ikke ved Beregning af Togets Togvægt og Antal Aksler. I vakuumbremsede og skruebremsede Tog, der fremføres af Motorlokomotiver (Motorvogne), medregnes disses Aksler kun ved Beregningen af Togets Akselantal, for saa vidt Antallet af Aksler i den øvrige Del af Toget hverken overskrider det dobbelte af Motorkøretøjets Antal Aksler eller det tredobbelte af Motorkøretøjets Antal bremsede Aksler.

Om Beregning af Motorlokomotivers, Motorvognes og almindelige Vognes Vægt henvises til den af Trafikministeriet udfærdigede Vejledning til Brug ved Beregning af Togenes Størrelse m. v.

2. Et Togs Togvægt maa ikke overskride 800 Tons, dog maa et g-bremset Tog (§ 17, A, 2 c), saafremt mindst  $\frac{3}{4}$  af den foreskrevne Bremsevægt hidrører fra Trykluftbremsen, have en Togvægt paa indtil 1000 Tons

Angivelser  
for Togenes  
Størrelse.

Største til-  
ladte Togvægt

### 3. Det største tilladte Akselantal i et Tog er:

Største tilladte Hastighed	Trykluftbremsede Tog			Vakuumbremsede Tog (§ 17, B)		Va- kuum- og skrue- bremsede Tog person- førende eller ikke person- førende	Skrue- bremsede Tog (§ 17 B) person- førende eller ikke person- førende
	s- eller p-bremset (§ 17 A, 2 a og b)		g-bremset (§ 17, A, 2 c)	person- førende	ikke- person- førende		
	person- førende	ikke- person- førende	person- førende el. ikke-per- sonførende				
indtil 45 km/T	60	80	140	60	80	80	120
50—60 »	60	80	120	60	80	80	80
65—70 »	60	80	100	60	80	—	—
75—80 »	60	80	80	60	80	—	—

Ved personførende Tog forstaas de i den offentliggjorte Køreplan opførte Tog og de til Personbefordring anmeldte Særtog.

#### § 17.

#### Bremser.

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

Trykluftbremsen og Vakuumbremsen betjenes efter særlige Regler.

Skruebremserne betjenes af Togpersonalet efter Signaler fra Lokomotivet. I Tilfælde af Fare skal de dog hurtigst muligt sættes i Virksomhed ogsaa uden saadan Signalgivning.

Efter Bremsernes Art deles Togene i:

- A. Trykluftbremsede Tog,
- B. Vakuumbremsede og skruebremsede Tog.

Alle Tog skal saa vidt muligt være luftbremset (trykluftbremset eller vakuumbremset).

Største til-  
ladte Aksel-  
antal.

Betjening af  
Bremser.



I samme Tog maa Trykluftbremser og Vakuumbremser ikke samtidig anvendes paa Vognene.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, skal den foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis det foreskrevne Antal bremsede Aksler hidrøre udelukkende fra luftbremsede Vogne, og Slutbremsen, jfr. Afsnit C., Punkt 1, skal være luftbremset.

Togføreren skal enten personlig eller ved Melding fra andre ansatte sikre sig, at de fornødne Luftbremser er indkoblet, henholdsvis at de fornødne Skruebremser er bemanded.

Det skal tilstræbes, at de betjente Bremsere fordeles ligeligt i Toget, og der maa aldrig være mere end 36 Aksler — belæssede eller ubelæssede — mellem Lokomotivet og forreste Vogn med virksom Bremse eller mellem Bremsevognene indbyrdes.

I de Tilfælde, hvor Bremseprøve er foreskrevet, maa luftbremsede Tog ikke afgaa fra en Station m. v., forinden Bremseprøven er foretaget.

#### A. Trykluftbremsede Tog.

1. Trykluftbremsede Tog er Tog, der helt eller delvis bremses ved Trykluft.

Trykluftbremsen inddeles efter sin Virksomhed i:

a. Den særlig hurtigvirkende Persontogsbremse (S-Bremsen), omfattende

Hildebrand-Knorr — S (Hiks)	} med Omstillings- haandtag i Stilling S.
Kunze-Knorr — S (Kks)	

b. Persontogsbremsen (P-Bremsen), omfattende

Hildebrand-Knorr — S (Hiks)	} med Omstillings- haandtag i Stilling P.
Kunze-Knorr — S (Kks)	
Hildebrand-Knorr — P (Hikp)	
Knorr (K) med G/P-Omstilling	

Knorr (K) uden G/P-Omstilling.

Trykluft-  
bremsede Tog.

c. Godstogsbremsen (G-Bremsen) omfattende

Hildebrand-Knorr — S (Hiks)	} med Omstillings- haandtag i Stilling G.
Kunze-Knorr — S (Kks)	
Hildebrand-Knorr — P (Hikp)	
Knorr (K) med G/P-Omstilling	
Hildebrand-Knorr — G (Hikg)	

Kunze-Knorr — G (Kkg).

Hertil kommer andre, i Udlandet anvendte Systemer, se »Trykluftbremsen (TB I.)«, udgivet af De danske Statsbaner.

Det paa Godsvognene anbragte Omstillingshaandtag for »Læsset« og »Tom« (Lastvekslen) skal staa i Stillingen »Læsset«, naar en Vogns Bruttovægt (Egenvægt + Last) er lige saa stor som eller større end den paa Vognens Bremsevægtskilt angivne Omstillingsvægt, og i Stillingen »Tom«, naar Bruttovægten er mindre end Omstillingsvægten. Paa Vogne uden Bremsevægtskilt skal Lastvekslen staa i Stillingen »Læsset«, naar Vognen er læsset med mindst 7 ts, og ellers i Stillingen »Tom«.

Flest mulige af de efter sidste trykluftbremsede Vogn løbende Ledningsvogne skal være tilsluttet den gennemgaaende Bremseledning.

2. a. Trykluftbremsede Tog, i hvilke S-Bremsen anvendes, benævnes s-bremsede Tog. I s-bremsede Tog maa ikke medføres Vogne, der bremses ved G-Bremsen. Af Vogne, der bremses ved P-Bremsen, kan medføres indtil 3; dog skal Antallet af Vogne, der bremses ved S-Bremsen, altid være større end Antallet af Vogne, der bremses ved P-Bremsen.

S-bremsede  
Tog.

b. Trykluftbremsede Tog, i hvilke mindst  $\frac{2}{3}$  af den anvendte Bremsevægt hidrører fra P-Bremsen, benævnes p-bremsede Tog. I p-bremsede Tog, hvis Maksimalhastighed ikke overskrider 80 km/T, kan medføres Vogne, der bremses ved G-Bremsen.

P-bremsede  
Tog.

G-bremsede  
Tog.

c. Trykluftbremsede Tog, i hvilke mere end  $\frac{1}{3}$  af den anvendte Bremsevægt hidrører fra G-Bremsen eller fra G-Bremsen i Forbindelse med skruebremsede Vogne, benævnes g-bremsede Tog. I g-bremsede Tog maa P-Bremsen kun anvendes paa Vogne, der indrangeres nærmest Lokomotivet, og disse Vognes samlede Vægt maa ikke overskride 75 ts. Kan hele den for Toget foreskrevne Bremsevægt ikke opnaas ved G-Bremsen, eventuelt i Forbindelse med P-Bremsen paa de nævnte Vogne op til Lokomotivet, og overskrider Togets Hastighed ikke 60 km/T, kan den manglende Bremsevægt leveres ved Skruebremseser.

Regler for  
trykluftbrem-  
sede Togs  
Fremførelse  
som s-brem-  
set, p-bremset  
eller g-brem-  
set.

3. Trykluftbremsede Tog skal være s-bremset, p-bremset eller g-bremset saaledes:  
Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 80 km/T, skal være

s-bremset eller  
p-bremset.

S-Bremsen maa dog kun benyttes i Tog, der har en Bremsevægt svarende til mindst 100 km/T.

Tog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 80 km/T, skal være

p-bremset eller  
g-bremset

saaledes:

Hidrører mindst Halvdelen af Togvægten fra Person-, Post- og Rejsegodsvogne, skal Toget normalt være p-bremset. Er det nødvendigt eller ønskeligt af Hensyn til Togets Størrelse, ændret Oprangering undervejs eller Togets Kørsel over en følgende Strækning, kan Toget dog være g-bremset.

Hidrører mindre end Halvdelen af Togvægten fra Person-, Post- og Rejsegodsvogne, skal Toget normalt være g-bremset. Er det nødvendigt eller ønskeligt af Hensyn til en ændret Oprangering undervejs, Togets Kørsel over en følgende Strækning eller for i Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, at skaffe

den til den foreskrevne Hastighed nødvendige Bremsevægt, kan Toget dog være p-bremset.

4. I trykluftbremsede Tog skal der mindst være saa mange bremsede Vogne, at der faas den Bremsevægt, som betinges af Togets Togvægt og Hastighed, Bremsegruppen og de paa Strækningen værende Fald og Stigninger.

Angaaende de enkelte Vognes Bremsevægt henvises til Vejledningen.

For Tog, der fremføres af Damplokomotiv, medregnes det trækkende Lokomotiv og Tenderen ikke ved Beregning af Togvægt og Bremsevægt. Derimod medregnes et Motorlokomotiv (en Motorvogn) altid ved Beregning af Togvægt og Bremsevægt.

Den fordrede Bremsevægt udregnes efter følgende Bremsetavler, som for de forskellige i Tavlerne anførte Faldtal angiver den Procent (Bremseprocenten) af Togvægten, der skal være afbremset.

Ved Beregning af Bremsevægten iagttages i øvrigt følgende:

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

Den fordrede  
Bremsevægt.

## BREMSETAVLE I.

Bremsetavle for Tog af Bremsegruppe P,  
d. v. s. s-bremsede Tog og p-bremsede Tog, der frem-  
føres af Damplokomotiv:

Fald- tal	Med største tilladte Hastighed km/T														
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	
	er Bremseprocenten														
0	6	6	6	6	6	6	6	8	11	14	18	23	28	34	
1	6	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	24	30	35	
2	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	21	26	31	37	
3	6	6	6	6	6	7	9	11	14	18	22	27	33	39	
4	6	6	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	34	41	
5	6	6	6	6	7	9	11	13	16	20	25	30	36	42	
6	6	6	6	6	8	10	12	14	17	21	26	31	38	44	
7	6	6	6	7	9	11	13	15	18	22	27	33	39	46	
8	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	29	34	41	48	
10	6	7	8	10	11	13	15	18	21	26	31	37	43	51	
12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	40	47	55	
14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	44	51	59	
16	12	13	14	15	17	20	23	26	30	35	40	47	54	63	
18	13	14	15	17	18	22	25	29	33	38	43	50	58	68	

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

## BREMSETAVLE II.

Bremsetavle for Tog af Bremsegruppe M,  
d. v. s. s-bremsede Tog og p-bremsede Tog, der frem-  
føres af Motorlokomotiv eller Motorvogn:

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

## BREMSETAVLE III.

Bremsetavle for Tog af Bremsegruppe G,  
d. v. s. g-bremsede Tog:

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

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

## BREMSETAVLE IV.

Bremsetavle for Tog, der fremføres af enmandsbetjente  
Damplokomotiver:

Naar den største tilladte Hastighed  
i Timen er:

Faldtal:	15 km	30 km	40 km	50 km	60 km
		er Bremseprocenten			
0	10	10	15	20	30
6	10	10	15	20	30
10	10	15	20	30	40
14	15	20	25	35	50
16	20	25	30	45	50

## B. Vakuumbremsede og skruebremsede Tog.

Bremserne skal være betjent enten ved Skrubremser eller ved en automatisk virkende gennemgaaende Vakuumbremse, der kan sættes i Virksomhed fra Lokomotivet resp. Motorvognen, eller ved en Forening af begge disse Betjeningsmaader. Tog, hvis største tilladte Hastighed er mere end 60 km i Timen, skal bremses udelukkende ved Vakuum.

I vakuumbremsede og skruebremsede Tog skal mindst en saa stor Del af Togets Vognakselantal være bremset som angivet i følgende Bremsetavler.

## BREMSETAVLE V.

Paa Fald og Stigninger over 1 km,  
som ikke  
er stærkere end

	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er:								
	25 km	30 km	40 km	45 km	50 km	60 km	70 km	75 km	80 km
5,0 $\frac{0}{100}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{3}{8}$
5,7 -	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{9}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{2}$
6,7 -	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{5}{12}$	$\frac{1}{2}$
10,0 -	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{9}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$
12,5 -	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$
14,3 -	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	—	—
16,7 -	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	—	—	—
20,0 -	$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	$\frac{2}{3}$	—	—	—

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

## BREMSETAVLE VI.

Bremsetavle for Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver:

Paa Fald og Stigninger over 500 m, som ikke er stærkere end:	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er:			
	30 km	40 km	50 km	60 km
6,7 <sup>0</sup> / <sub>00</sub>	1/10	1/5	3/10	2/5
10,0 -	1/5	1/3	4/9	4/7
14,3 -	1/4	2/5	4/7	5/6
16,7 -	3/10	4/9	2/3	—

Ved Beregningen af det nødvendige Antal bremsede Aksler iagttages følgende:

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

Det fremdrivende Køretøjs (og Tenderens) Aksler medregnes ikke ved Beregningen af Akslerne. For Tog, der fremføres af Motorlokomotiver (Motorvogne), er

det dog tilladt at medregne disses Aksler, for saa vidt Antallet af Aksler i den øvrige Del af Toget hverken overskrider det dobbelte af Motorkøretøjets Antal Aksler eller det 3-dobbelte af Motorkøretøjets Antal bremsede Aksler. De Skruebremser, der skal betjenes, skal fortrinsvis udtages blandt Vogne, som efter deres Konstruktion (Bremseforhold) giver den største Bremsevirkning.

## C. Fællesbestemmelser.

1. Den sidste Vogn, der er forsynet med virksom Luftbremse eller med betjent Skruebremse, benævnes Slutbremsen.

Efter Slutbremsen kan medføres ikke-bremsede Vogne saaledes, jfr. dog Punkt 6:

I Tog, hvis største tilladte Hastighed i Timen er	Højeste Antal Aksler efter Slutbremsen	Disse Akslers samlede Vægt maa ikke overskride
indtil 45 km	14	100 t
50—60 —	8	80 t
65—80 —	6	60 t

2. Efter Slutbremsen maa der ikke befordres Vogne, der medfører rejsende.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, maa der ikke befordres rejsende i Vogne, der ikke er forsynet med brugbar Nødbremse.

3. Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremsed — for Tog, i hvilke Slutbremsen er en Skruebremse, derved, at i hvert Fald denne Bremse er fastspændt.

Slutbremsen og Vogne efter Slutbremsen.

Ikke Vogne med rejsende efter Slutbremsen. Rejsende i Vogne uden brugbar Nødbremse.

Bremning af den Togdel, hvortil der rangeres.

Bremsebetjening ved Arbejde under Toget.

4. Naar der arbejdes under Vognene i et holdende Tog, skal Vognene paa begge Sider af Arbejdsstedet være bremset — i Togdele, der er luftbremset, ved at adskille Bremsekoblingerne, i Togdele, der bremses ved Skrubremser, ved at trække disse fast an — saaledes at i hvert Fald de 2 nærmest Arbejdsstedet værende Bremsevogne er bremset.

Bremser i Tog, der medfører Vogne med eksplosive Genstande.

5. I Tog, der befordrer Vogne med eksplosive Genstande, maa der ikke medføres Vogne efter Slutbremsen.

Paa Vogne, der er læsset med disse Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne.

## § 18.

### Togenes Sammensætning og Sammenkobling.

Lokomotivernes Antal.

1. Intet Tog maa fremføres af mere end 2 Lokomotiver. (Om Forspand se § 21).

Yderligere kan der bag paa Toget anvendes et Skydelokomotiv (se § 22).

Lokomotivers og Motorvognes Plads i Toget.

2. Utjenstdygtige Damplokomotiver skal — naar anden Ordre ikke foreligger — befordres op til det trækkende Lokomotiv; utjenstdygtige Motorlokomotiver og Motorvogne uden gennemgaaende Trækapparat skal befordres bagest i Toget. Denne Bestemmelse gælder dog ikke ved Fremførelse (Videreførelse) af et nedbrudt Motortog.

Befordring af Traktorer.

Diesel-Traktorer kan befordres bag paa Tog, hvis Hastighed ikke overskrider 45 km/T, naar følgende Betingelser opfyldes:

Traktoren skal kobles stramt til Togets bageste Vogn.

Kæderne til Drift af Traktorens Hjulsæt skal være aftaget, og Haandhjulet for Bremsen skal under

Transporten være fastbundet, for at Bremsen ikke skal spænde sig til.

Rangering med Traktoren skal foregaa med Forsigtighed. Rangering med Stød med eller mod Traktoren er forbudt.

Tog- og Lokomotivføreren skal underrettes skriftligt om, at der bag paa Toget befordres en Diesel-Traktor.

I øvrigt skal Stationerne forud hos Driftsbestyreren indhente Oplysning om, med hvilke Tog Traktoren maa befordres.

Andre Traktorer kan ikke befordres paa egne Hjul i Tog.

Om Arbejdstog og Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre, se Ordensreglementets § 28 og Sikkerhedsreglementets § 34, Pkt. 8 a og § 47.

3. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km/T, maa ikke fremføres Godsvogne. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 70, men ikke 75 km/T, maa fremføres lukkede Godsvogne, hvis Akselafstand er 4,5 m eller derover. Saadanne Vogne skal dog befordres bagest i Toget.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T, maa ikke medføres aabne Vogne eller Vogne, hvis Akselafstand er under 3,5 m.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45 km/T, maa ikke medføres Vogne, hvis Akselafstand er under 3 m.

Vogne, der er sammenkoblet ved Koblingsstang eller ved selve Læsset, maa ikke indlemmes i Tog uden med Driftsbestyrerens Tilladelse.

Sammenlæssede Vogne, der er sammenkoblet med Skruekobling, skal fortrinsvis befordres i ikke-personførende Tog og maa ikke medføres i Tog, hvis Hastighed overskrider 60 km/T. Vognene maa ikke løbe umiddelbart op til Personvogne med rejsende. Er Vognene

Togenes Sammensætning.

læsset med Skinner eller Stang- og Profiljern af over 20 m Længde, skal de løbe bagest i Tog.

Om Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker se § 19.

Sammen-  
kobling.

4. For Anvendelse af Skruekoblinger i Tog gælder følgende:

I luftbremsede Tog skal der til og med bageste Vogn med virksom Luftbremse anvendes Enkeltkobling saavel mellem Lokomotiv og forreste Vogn som mellem Vognene indbyrdes. (Dobbeltkobling kan dog anvendes, saafremt denne Koblingsmaade har været anvendt paa en foran liggende eller skal anvendes paa en efterfølgende Strækning). Mellem bageste Vogn med virksom Luftbremse og en efterfølgende Vogn skal anvendes Dobbeltkobling, og Vogne efter bageste Vogn med virksom Luftbremse skal indbyrdes sammenkobles ved Dobbeltkobling.

I skruebremsede Tog skal Lokomotiv og Vogne samt Vognene indbyrdes sammenkobles ved Dobbeltkobling.

Ikke benyttede Koblinger og Sikkerhedskæder skal være anbragt paa Plads.

Sammenkoblingen af Lokomotiv, herunder ikke Motorvogn, og forreste Vogn skal foretages saaledes, at der ved strakt Kobling under Kørsel fremkommer et Mellemrum af ca. 30 mm mellem Lokomotivets og forreste Vogns Pufferplader.

Sammenkoblingen af Motorvogn og Vogne og Sammenkoblingen af Vogne indbyrdes skal foretages saaledes:

a. Rene Godstog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 60 km/T:

Pufferne skal berøre hinanden, naar Toget holder stille paa lige Spor.

b. Rene Persontog samt Godstog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T:

Samtlige Træk- og Pufferfjedre skal være spændt, naar Toget holder stille paa lige Spor.

c. Blandede Tog:

Godsvogndelen sammenkobles som angivet under a og Personvogndelen som angivet under b.

Om Sammenkobling af Vogne, læssede med visse Arter Sprængstoffer eller Ammunition, se § 19.

### § 19.

#### Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.

1. Ved Befordring af Vogne, læsset med de i Statsbanernes Godsbefordringsreglements Bilag A, Afdeling B, Klasse I a, omhandlede Sprængmidler i 2. Gruppe og Skydemidler i 2. Gruppe samt de i Klasse I b under Nr. 13 omhandlede Ammunitionsgenstande, skal følgende Forholdsregler iagttages:

Sprængstoffer  
og Ammunition.

Naar de paagældende Forsendelser anmeldes til Befordring, skal Afsendelsesstationen straks underrette Driftsbestyreren, som foranlediger det videre fornødne.

Samtlige Stationer, som berøres af Transporten, skal rettidig underrettes om Forsendelsen med Angivelse af det paagældende Togs Nummer. Ligeledes skal Tog- og Lokomotivpersonalet paa krydsende, mødende og overhalende Tog saa vidt muligt have Underretning.

Lokomotivføreren paa forbikørende Damplokomotiver, herunder Rangerlokomotiver, og Kedelpassere i opfyrede, i Togene værende Kedelvogne skal skriftligt underrettes i betimelig Tid. Bliver Toget, hvori Forsendelsen foregaar, overhalet af et Tog uden for Planen, skal det overhalende Tog underrettes. Førere paa Rangerlokomotiver underrettes skriftligt af den paagældende Station.

Tobaksrygning eller Brug af Ild eller utildækket Lys maa ikke foregaa i Nærheden af nævnte Vogne. Paa forbikørende Damplokomotiver skal Fyrdøre og Askeklapper holdes lukket.

Ved Befordring af disse Sprængstoffer m. v. i saa store Mængder, at der kræves mere end 8 Vognaksler, skal Befordringen ske i særlige i den Anledning tillyste Tog. Mindre Mængder skal befordres med Godstog og, hvor saadanne ikke findes, med blandede Tog.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i et Tog er Vogne med eksplosive Stoffer.

Mellem Lokomotivet og de læssede Vogne skal der findes mindst 4 andre Vogne, der ikke er læsset med letantændelige Genstande (herunder henregnes ikke Kul, Koks og Træ).

Vogne, der er læsset med saadanne Sprængstoffer eller Ammunition, skal holdes saa langt fjernet fra Lokomotivet som muligt, men det skal dog iagttages, at den bageste Togdel bestaar af mindst 3 Vogne, der ikke er læsset med letantændelige Genstande.

De med Sprængstoffer eller Ammunition læssede Vogne skal kobles fast baade indbyrdes og til de forangaaende og efterfølgende Vogne; Koblingen skal nøje efterses paa Mellemstationer, hvor Tiden tillader det.

Paa Vogne, der er læsset med eksplosive Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne. Den sidste Vogn i Toget skal have betjent Bremse.

Vognene skal rangeres med særlig Forsigtighed; navnlig maa der ikke rangeres med Stød med eller imod dem, og det skal paases, at andre løsladte eller ved Stød igangsatte Vogne ikke tørner imod dem.

Under længere Ophold paa Mellemstationer skal Vognene køres hen paa et saa fjernt som muligt beliggende Sidespor.

2. Tobaksrygning eller Brug af aaben Ild maa ikke finde Sted i Nærheden af læssede eller tomme Beholdervogne.

Beholdervogne, indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.

Tændte Signallygter maa ikke anbringes paa saadanne Vogne eller i disses Bremserum.

Paa Vogne, der er læsset med brandfarlige Vædsker af Klasse I (Benzin o. l.), maa Skruebremserne ikke benyttes.

## § 20.

### Eftersyn af Toget.

Inden et Tog forlader sin Udgangsstation, skal det nøje efterses, at Lokomotiver og Vogne er forskriftsmæssigt sammenkoblet, at Vognene er forsvarligt læsset, at den foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis det foreskrevne Antal betjente Bremser forefindes og er rigtigt fordelt, og at Varme-, Belysnings- og Signalindretninger er i Orden.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at foretage dette Eftersyn. Driftsbestyreren kan dog for visse Tog og for visse Stationer bestemme, at Eftersynet skal foretages af Stationen.

Den forannævnte Undersøgelse af Togets rette Sammensætning skal i fornødent Omfang gentages, naar Lokomotivet eller Vogne er blevet til- eller frakoblet.

## § 21.

### Forspand.

Afgørelsen af, om der skal medgives et Tog Forspand, træffes af Driftsbestyreren eller af den paa-gældende Station efter særlig Bemyndigelse.

Fremføres et Tog af 2 Damplokomotiver, bør som Regel det tungeste af disse køre forrest, dog skal, hvis det ene er et Lokomotiv med Tender, dette køre bagest.

Fremføres et Tog af et Damplokomotiv og et Motorlokomotiv eller en Motorvogn, skal Damplokomotivet altid køre forrest. (Iøvrigt bør et Damplokomotiv kun

Eftersyn af Toget.

Regler for Medgivelse af Forspand.



undtagelsesvis anvendes i Forspandskørsel med et Motorlokomotiv eller en Motorvogn).

Fremføres et Tog af 2 Motorkøretøjer, skal det tungeste af disse altid køre forrest.

Ved Forspandskørsel maa det iagttages, at den fastsatte Maksimalhastighed for hvert enkelt af de trækkende Køretøjer ikke overskrides. Ved Hastigheder paa 45 km/T eller derover skal begge Køretøjer kunne luftbremses fra den forreste, betjente Førerplads.

Om Snerydning med 2 Køretøjer, se § 35.

## § 22.

### Skydelokomotiv.

Anvendelse af Skydelokomotiv.

1. For at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Tog i Gang er det tilladt at lade et Lokomotiv eller en Motorvogn — i det følgende benævnt *Skydelokomotiv* — skyde bag paa Toget.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i Toget findes Vogne med eksplosive Stoffer eller Vogne, der er sammenkoblet ved Koblingsstang.

Kobling til Toget.

2. Skydelokomotiv maa kun tilkobles Toget, naar det følger med til Nabotogfølgestationen.

Skydelokomotivets Virken paa Toget.

3. Skydelokomotiv skal i Almindelighed virke direkte paa Togets bageste Vogn, hvorfor Signalplanke ikke maa anvendes. Det kan dog i enkelte Tilfælde tillades at have indtil 4 Aksler mellem Togets bageste Vogn og Skydelokomotivet. Vognene skal være koblet til Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives udover Rangergrænsemærket.

Befordring af Vogne med Skydelokomotiv.

4. Det er tilladt at medføre indtil 12 Aksler bag paa Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives ud over Rangergrænsemærket.

Underretning af Nabotogfølgestationen og Skydelokomotivet.

5. Naar der medgives et Tog Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, betragtes et saadant Lokomotiv som hørende til Toget.

Inden Afsendelsen underrettes den paagældende Nabotogfølgestation ved følgende Depeche:

»Tog . . . har Skydelokomotiv, som gaar tilbage«, eller: »Tog . . . har Skydelokomotiv til Station . . .«

Skydelokomotivet underrettes ved Afskrift af Depechen.

6. Skal det Tog, der medgives Skydelokomotiv, føre Underretningssignaler, maa Skydelokomotivet ikke medgives ud over Rangergrænsemærket, medmindre det følger med til en Togfølgestation, i hvilket Tilfælde Underretningssignalerne anbringes paa Skydelokomotivet. Standser Toget ikke paa den Togfølgestation, hvortil Skydelokomotivet medfølger, anbringes Underretningssignalerne tillige paa Togets bageste Vogn.

Afgivelse af Underretningssignaler.

7. Det Spor, ad hvilket Skydelokomotivet er medgivet, maa ikke befares af andre Tog, før Skydelokomotivet er naaet tilbage fra den fri Bane eller er ankommet til næste Togfølgestation, og den Station, hvortil Skydelokomotivet er vendt tilbage, henholdsvis ankommet, har underrettet den anden Togfølgestation.

Spærring af Banestykket

8. Naar en Rangermaskine uden Dødmansanordning anvendes som Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, skal den foruden at være betjent af Rangerføreren tillige være ledsaget af en Rangerleder, som skal tage Plads i Lokomotivets Førerhus, og som i det mindste er saa fortrolig med Lokomotivets Betjening, at han kan bringe det til at standse og gaa tilbage.

Enmandsbetjent Rangermaskines Anvendelse som Skydelokomotiv.

9. Lokomotivføreren og Togføreren for det Tog, der medgives Skydelokomotiv, skal underrettes om Medgivelsen.

Underretning til Lokomotiv- og Togføreren for det Tog, der medgives Skydelokomotiv.

## § 23.

### Togenes Hastighed.

1. I Tjenestekøreplanen er for hver Banestrækning angivet den største Hastighed, hvormed den paa-

Største tilladte Hastighed.

gældende Banestrækning maa befares, samt alle forekommende faste Hastighedsnedsættelser.

I Tjenestekøreplanen maa kun angives Hastigheder paa mere end 45 km i Timen ad Gennemkørsels-sporet,

naar Stationen har Centralaflaasning, og der kan vises Mastesignal: »Kør igennem«, eller

naar samtlige Sporskifter i Togvejen er dobbelt aflaaede.

Togenes Hastighed.

2. For hvert enkelt *Plan- eller Særtog* skal i Tjenestekøreplanen, henholdsvis Særtogsanmeldelsen, fastsættes den største Hastighed, hvormed det sædvanligt er tilladt at fremføre Toget, naar de for den paagældende Hastighed i øvrigt gældende Betingelser er opfyldt, saasom Beskyttelsesrum, Vognenes Akselafstand, Bremsernes Art, Bremsevægt, henholdsvis Bremsernes Antal og Fordeling, Lokomotivernes største tilladte Hastighed m. m. Naar 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 underrette Lokomotivføreren om, med hvilken største tilladte Hastighed Toget kan fremføres.

Ved Fastsættelsen af Kørehastigheden maa kun anvendes Hastigheder, der er delelige med 5.

Nedsættelse af Hastigheden.

3. For *alle* Tog skal største tilladte Hastighed nedsættes til højst:

- a. 60 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver med Tenderne koblet mod hinanden.
- b. „ naar Luftbremsen i et Tog sættes ud af Brug.
- c. 45 km/T, naar ved Forspandskørsel ikke begge Køretøjer kan luftbremse fra den forreste betjente Førerplads.
- d. „ naar Toget medgives Skydelokomotiv, der kobles til Toget, uden at gennemgaaende Bremse etableres.

- e. 45 km/T, naar det Lokomotiv, som er i Spidsen for Toget, kører med Tenderen forrest (gælder dog ikke for Tenderlokomotiver).
- f. „ naar et Sporskiftesikringsanlæg sættes ud af Brug, og da under Gennem-, Ind- eller Ud-kørsel paa vedkommende Togfølgestation eller Holdsted.
- g. 25 km/T, naar Tog, hvis foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis Antal bremsede Aksler ikke udelukkende hidrører fra Luftbremsen, kører ind paa »farlige Stationer« (»farlige« Spor paa saadanne).
- h. „ naar det Motorlokomotiv (Motorvogn), som er i Spidsen for Toget, ikke kører med Førerrummet forrest.
- i. „ naar Fløjten paa det Lokomotiv, der er i Spidsen for Toget, bliver utjenstdygtig.
- j. „ naar Toget skydes af Lokomotivet uden at have Førerplads i Spidsen af Toget.
- k. „ for Særtog, som ikke er signaleret eller anmeldt for Banepersonalet og Bevogtningspersonalet.

Gives Gennemkørsel med »Kør«-Signal i Forbindelse med Haandsignal, maa Hastigheden, før Haandsignalet ses, ikke være større, end at Toget kan bringes til Standsning paa Stationen.

Hastigheden skal nedsættes eller Togene helt standses, naar Signalerne paa Grund af usigtbart Vejr eller af andre Aarsager ikke tydeligt kan ses, samt naar der viser sig Hindringer paa Banen.

4. Lokomotivføreren skal afpasse Togets Fart saaledes, at gennemkørende Tog ikke passerer en Station m. v., og standsende Tog ikke ankommer til en Station m. v. tidligere end 5 Min. før den i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Tid.

Afpasning af Togets Fart.

## § 24.

**Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden.**

Midlertidig  
Nedsættelse  
af Køre-  
stigheden.

Nedsættelse af Kørehastigheden under Togs Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa en Togfølgestation eller et Holdested skal ske, naar Sikringsanlægget aflyses, og da til højst 45 km/T, se § 23.

Nedsættelse af Kørehastigheden paa Togfølgestationer, paa Holdstederne og den øvrige fri Bane kan blive nødvendig som Følge af Sporarbejder o. l. og da til en efter Forholdene afpasset største Hastighed.

Maa Nedsættelsen ske uden Varsel, paahviler det Bestyreren af Stationen eller Holdstedet — eventuelt efter Melding fra Personale under Baneafdelingen — at underrette Driftsbestyreren. Stationsbestyreren foranlediger derhos — indtil nærmere Ordning træffes af Driftsbestyreren — de paagældende Togs Lokomotivførere underrettet om Forholdet. Er et Togs Lokomotivfører ikke underrettet paa en tidligere Station, og Hastighedsnedsættelsen skal finde Sted paa selve Stationen, standses Toget uden for Stationen, hvor Lokomotivføreren underrettes, og Toget rangeres ind.

Kan Nedsættelsen ske med forudgaaende Varsel, drager Driftsbestyreren Omsorg for, at alle vedkommende underrettes om Forholdet, forinden de med Hastighedsnedsættelsen forbundne Arbejder paabegyndes.

**IV. Togenes Fremførelse.**

## § 25.

**Af- og Tilbage melding af Tog.**

1. *a.* Inden Ud- eller Gennemkørselssignal gives, og inden et Tog maa afgaa fra eller køre igennem en Togfølgestation, skal Toget være afmeldt til næste Togfølgestation, og paa Baner, hvor Linieringning er foreskrevet, skal de elektriske Underretningssignaler være givet i den Udstrækning, det paahviler Stationen at drage Omsorg for Linieringning. Afmelding sker, for Ringning foretages.

Regler for  
Afmeldingens  
Afgivelse.

*b.* Kan den Togfølgestation, hvortil Afmeldingen skal gives, ikke vækkes, afmeldes Toget til den nærmest følgende Togfølgestation. Lokomotivføreren underrettes. Gennemkørende Tog standses dog ikke for Afgivelse af denne Underretning, medmindre den Station, der ikke kan vækkes, skal afgive Meldingssignal til Ledbevogtningen. Afmeldingen maa dog ikke gives ud over den Togfølgestation, hvor Toget skal krydse, overhale, overhales af eller passere et Tog.

Kan et Tog ikke afmeldes til nogen Togfølgestation, træder Bestemmelserne i § 44 »Baade Telefon og Telegraf i Uorden« i Kraft.

2. *For Plan- og Særtog samt Hjælpetog* sker telegrafisk Afmelding derved, at Togfølgestationen tidligst 10 Minutter før Togets Afgangstid sender næste Togfølgestation Telegrammet:

Afmeldingens  
Form.

»Tog . . . . . x«.

For Telegrammet kvitteres med »M« samt Stationens og Ekspedientens Navn.

Ved *telefonisk* Afmelding af *Plan- og Særtog samt Hjælpetog* og ved *saavel telefonisk som telegrafisk Afmelding af andre Tog* sker Afmeldingen ved følgende Depeche:

»Tog . . . . . afsendes«.

For denne Depeche kvitteres ved at svare med Depechen:

»Tog . . . . . modtages.

. . . . . «  
Stationens og Ekspedientens Navn).

Hvis den Station, til hvilken Afmeldingen sker, er vidende om, at Betingelserne for Afsendelsen af Tog ikke er til Stede, kvitteres der ikke for Afmeldingen, men svares med Depechen:

»Nej, Tog . . . . . maa ikke afsendes«, med Angivelse af Grunden dertil.

Om Afmeldingens Form i visse Tilfælde ved Krydsning, se Punkt 3 a.

Regler for  
Tilbage-  
meldingens  
Afgivelse.

3. a. Enhver Togfølgestation skal efter at have overbevist sig om,

at Slutsignalerne er til Stede, eventuelt at Skydelokomotivet medfølger, og

at Indkørselssignalet er sat tilbage i Normalstillingen under Iagttagelse af de herfor i Signalreglementet givne Regler,

straks *melde et ankommet Tog tilbage* til den bagved liggende Togfølgestation. For Arbejdstog skal endvidere foreligge Melding fra Togføreren om, at Banestykket er frit, forinden Tilbagemeldingen afgives (se § 34, 8 c).

Ved Krydsning, hvor det først ankommende Tog skal afgaa straks efter det sidste Togs Ankomst (skarp Krydsning), kan Tilbagemelding bortfalde, men Afmeldingen for førstnævnte Tog skal i saa Fald have Formen:

»Naar Tog . . . . er her, afsendes Tog . . . . «.

For denne Depeche kvitteres som for en almindelig Afmelding, se Pkt. 2.

b. Undlader en Togfølgestation at tilbagemelde et Tog, naar saadant er foreskrevet, skal den bagvedliggende Togfølgestation affordre den Tilbagemeldingen.

*For Tilbagemelding er modtaget, maa et efterfølgende Tog ikke inklades paa det paagældende Banestykke* (jfr. dog § 5, 2 om Arbejdstog og Hjælpetog efter Plan- og Særtog samt § 44 om Forholdsregler, naar baade Telefon og Telegraf er i Uorden).

4. *For Plan- og Særtog samt Hjælpetog* sker *telegrafisk* Tilbagemelding ved følgende Telegram: Tilbage-  
meldingens Form.

»Tog . . . . . a«.

For *Arbejdstog og Sneplovtog* sker *telegrafisk* Tilbagemelding ved følgende Telegram:

»Arbejdstoget (Sneplovtoget) ankommet til . . . «.

For Telegrammerne kvitteres med »M« samt Stationens og Ekspedientens Navn.

Ved *telefonisk* Tilbagemelding af *alle* Tog sker Tilbagemeldingen ved følgende Depeche:

»Tog . . . . . ankommet til . . . . . «,

der *gentages* af den modtagende Station samtidig med Kvittring.

5. Til Vejledning med Hensyn til Signalgivningen meldes Tidspunktet for gennemkørende Togs Passage straks til den næste Togfølgestation. Passagemel-  
ding.

6. Samtlige Meldinger om Afgang, Ankomst og Passage saavel som Ankomst- og Afgangstiderne for standsende og Passagetiden for gennemkørende Tog samt Notat om, at Linieringning er foretaget, skal indføres i Togjournalen. Førelse af  
Togjournal.

## § 26.

### Fribaneordre.

1. a. De i denne Paragraf fastsatte Bestemmelser gælder kun for Erhvervelse af Fribaneordre mellem Fribane-  
ordrens  
Betydning.

Togfølgestationer. For saa vidt angaar Krydsning paa ubetjent Station, jfr. § 54.

En *Fribaneordre* er en af en Stationsbestyrer udstedt skriftlig Meddelelse om, at *et Tog uhindret af andre Tog kan befare en i Fribaneordren nærmere angivet Banestrækning*.

En Fribaneordre maa kun udstedes, naar der foreligger telefonisk (telegrafisk) Melding fra en foranliggende Togfølgestation om, at Banen er fri til denne Station, jfr. dog Bestemmelserne om ubetjent Station.

b. *Naar der er givet et Tog fri Bane paa et Banestykke, skal dette Banestykke holdes spærret for al anden Toggang, indtil nævnte Tog har passeret Banestykket*, medmindre den udstedte Fribaneordre er blevet ugyldig som Følge af Forlægning af Krydsning, Overhaling eller Togpassering eller Fastsættelse af ny Overhaling, Togaflysning eller Tognedbrud, jfr. dog § 5, 2 om Arbejdstog og Hjælpetog efter Plan- og Særtog og § 54 om Krydsning paa ubetjent Station.

Anvendelse.

2. a. Plan- og Særtog skal føres paa Fribaneordre:

*naar den regelmæssige Drift er aflyst, naar Krydsning finder Sted paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane efter Bestemmelserne i § 54.*

b. Hjælpetog skal, medmindre det maa afsendes uanmeldt (se § 36, 4), føres paa Fribaneordre.

c. Arbejdstog føres *i alle Tilfælde* paa Fribaneordre.

Erhvervelse af fri Bane mellem Togfølgestationer.

3. a. *Fri Bane maa hverken søges eller gives ud over den Togfølgestation, hvor det paagældende Tog skal krydse, overhale, overhales af eller passere et andet Tog.*

b. For *Arbejdstog* maa fri Bane kun søges og gives til *nærmest foranliggende Togfølgestation*.

c. Fri Bane maa ikke søges eller gives tidligere end 1 Time før Togets planmæssige Afgang fra den Togfølgestation, hvorfra Fribaneordren skal gælde.

d. For Erhvervelse af fri Bane er Fremgangsmaaden i øvrigt følgende:

1. Fri Bane søges for Tog 1 fra Station A til den nærmest foranliggende Station B:

Station A sender Station B Depechen:

»Har Tog 1 fri Bane til B?«

Naar Banen er fri, svarer Station B:

»Tog 1 har fri Bane til B.«

2. Fri Bane søges for Tog 1 over en længere Banestrækning:

A — B — C — D — E — F — G — H

A, B, C o. s. v. er Togfølgestationer.

Station A søger fri Bane for Toget til Station H. Den afsender da følgende Liniedepeche over Banestrækningen:

»Har Tog 1 fri Bane til H?«

Station B melder derefter til C:

»Tog 1 har fri Bane fra A til B.«

Station C derefter til D:

»Tog 1 har fri Bane fra A til C.«

og saa fremdeles, indtil Station G melder til H:

»Tog 1 har fri Bane fra A til G«,

hvorpaa Station H giver Liniedepechen:

»Tog 1 har fri Bane fra A til H«

tilbage til Station A.

3. Er Banen ikke fri længere end til Station D, slutter denne Station foreløbig Meldingerne og giver Liniedepechen:

»Tog 1 har kun fri Bane fra A til D«

tilbage til Station A.

4. Søges fri Bane for Tog 1 fra en Station G, hvor Toget skal krydse Tog 2, som endnu ikke er ankommet, affattes Forespørgslen saaledes:

»Har Tog 1 fri Bane til H, naar Tog 2 er her?«  
Der svares:

»Naar Tog 2 er i G, har Tog 1 fri Bane til H.«  
*Fribaneordren maa ikke afleveres, før Tog 2 er ankommet.*

5. I det i § 5 omhandlede Tilfælde affattes Forespørgslen om fri Bane for det efterfølgende Arbejds- eller Hjælpetog saaledes:

»Har Arbejdstoget (Hjælpetoget) fri Bane til B efter Tog 2, naar Betingelserne i Sikkerhedsreglementets § 5, Pkt. 2 opfyldes?«

Der svares:

»Naar Betingelserne i Sikkerhedsreglementets § 5, Pkt. 2, opfyldes, har Arbejdstoget (Hjælpetoget) fri Bane til B efter Tog 2.«

Udfærdigelse  
og Aflevering.

4. Fribaneordren skal udfærdiges med Blæk eller Blækstift paa særlig Formular, der udfyldes nøjagtig efter sit Udvisende. Er fri Bane givet efter Reglerne i Punkt 3 d, 5, skal de deri stillede Betingelser anføres i Formularen.

*Fribaneordren maa ikke udfærdiges, før Depechen om, at Banen er fri, er modtaget og indført i Telefonjournalen.*

Den underskrives af Stationsbestyreren og gives til Togføreren, som, efter at have gjort sig bekendt med den, afleverer den til Lokomotivføreren inden Togets Afgang.

Overrækkelse af Fribaneordre til Tog under Forbikørsel er ikke tilladt.

Rettelse  
og Ugyldig-  
gørelse.

5. Naar Krydsning, Overhaling eller Togpassering er forlagt eller ny Krydsning eller ny Overhaling fastslaaet, og det forsinkede Tog har Fribaneordre ud over den nye Krydsnings-, Overhalings- eller Passeringsstation, skal denne Station foranledige Fribaneordren rettet eller ugyldiggjort.

Skal Toget føres paa Fribaneordre ud over den nye Krydsnings-, Overhalings- eller Togpasseringsstation, skal der altid paa ny søges fri Bane for det.

## § 27.

### Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

1. Signal til Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa en **Signalgivning.** Togfølgestation maa kun gives af Stationsbestyreren eller paa hans Ansvar af den, han i hvert enkelt Tilfælde beordrer dertil.

2. Sporskifterne skal være rigtigt indstillet til den **Sporskifters Stilling.** for Toget bestemte Togvej. Indgangssporskifternes Stilling skal som Regel være saaledes, at der ikke opskæres Sporskifter, selv om et Tog skulde køre for langt. Hvis denne Stilling ikke er fremtvunget af Sikringsanlægget, kan Sporskifterne dog ved Togkrydsning stilles til hver sit Spor, naar Forholdene og navnlig Hensynet til Togenes rettidige Ekspedition gør saadant ønskeligt.

3. Umiddelbart forinden der gives eller beordres givet Signal, skal der være foretaget Togvejseftersyn. **Togvejseftersyn.**

Stationsbestyreren foretager Togvejseftersyn ved at sikre sig:

- at den for Toget bestemte Togvej er fri, og at Sporskifterne er rigtigt stillet,
- at modgaaende Sporskifter i Togvejen er betjent eller aflaaet efter de i § 10 givne Regler,
- at Dækningssporskifter og Sporspærrer er rigtigt stillet og aflaaet,
- at der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstande, som af en eller anden Grund kan blive sat i Bevægelse og derved komme ud i Togvejen.

Stationsbestyreren foretager Togvejseftersyn personligt for den Del af Togvejen, han kan overse, og sikrer sig i hvert enkelt Tilfælde ved Melding fra andre

tjenestegørende, at Togvejseftersyn er foretaget for den øvrige Del af Togvejen.

Togvejseftersyn paa Stationer med særlige Anlæg.

4. Paa Stationer med centraliseret Sporskiftesikring bortfalder Eftersynet af Sporskifternes Aflaasning, og Eftersynet af Sporskifternes Stilling kan i den Udstrækning, Forholdene gør det nødvendigt, bortfalde efter nærmere af Driftsbestyreren givne Bestemmelser.

Hvor Sporskifterne er udstyret med Nøglelaase, der ikke indgaar i centraliseret Sikringsanlæg, kan Sporskifternes rigtige Aflaasning konstateres derved, at Stationsbestyreren sikrer sig, at de paagældende Nøgler er paa Plads.

Gennemkørende Tog, som skal afvente Krydsning eller Tilbagemelding.

5. Gennemkørende Tog, der skal afvente et krydsende Togs Ankomst eller afvente Tilbagemelding for et forudkørende Tog, bør i Almindelighed standses for »Stop« foran Stationen, indtil Forudsætningen for Gennemkørsel er til Stede.

## § 28.

### Togenes Indkørsel til farlige Stationer.

Farlig Station.

1. Ved en »farlig Station« forstaas en Station med een eller flere Indkørselstogveje (»farlige Togveje«), paa hvilke Togveje Afstanden fra Togenes Standsningssted til Farepunktet (Stoppere eller Berøring med fjendtlige Togveje) ikke i alle Tilfælde er mindst 140 m.

De farlige Stationer er i Tjenestekøreplanen betegnet ved Understregning af Stationsnavnet, eventuelt med Angivelse af, hvilke Togveje der er farlige.

Foran enhver farlig Station er ved Stationsgrænsen anbragt et særligt Mærke (Signal Nr. 83).

Indkørsel til farlig Togvej.

2. For Indkørslen til farlige Togveje gælder følgende Regler:

a. Tog, hvis foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis Antal bremsede Aksler *udelukkende* hidrører fra Luftbremsen:

Lokomotivføreren skal under Indkørslen nedsætte Hastigheden saaledes, at Toget under alle Forhold med Sikkerhed kan standses paa rette Sted.

b. Tog, hvis foreskrevne Bremsevægt, henholdsvis Antal bremsede Aksler *ikke udelukkende* hidrører fra Luftbremsen:

Hastigheden ved Passagen af Stationsgrænsen maa i intet Tilfælde overskride 25 km/T.

I øvrigt skal Indkørslen paa farlig Togvej ske med særlig Forsigtighed, saaledes at Toget under alle Forhold med Sikkerhed kan bringes til Standsning paa rette Sted.

3. Togpersonalet skal under Indkørslen til farlige Stationer vise skærpet Agtpaagivenhed, saaledes at det til enhver Tid er rede til at betjene alle forhaandenværende Bremsemidler.

Togpersonalets Forhold ved Indkørslen til farlig Station.

## § 29.

### Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer.

1. Forinden Stationsbestyreren giver Tilladelse til at ind- eller udrangere et Tog, skal han have foretaget Togvejseftersyn som foreskrevet i § 27 om Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

Togvejseftersyn.

Skyldes Ind- eller Udrangeringen, at paagældende Signal ikke kan eller ikke maa stilles, medens der ikke er noget til Hinder for at foretage fuldstændig Aflaasning af Togvejen fra Centralapparatet, kan den foreskrevne Aflaasning ske fra dette.

2. Skal et Tog indrangeres, sker dette fra Stationsgrænsen og ved Stationens Foranstaltning. Lokomotivføreren underrettes mundtligt af Rangerlederen om Grunden til Indrangeringen samt om, til hvilket Spor Indrangeringen skal foregaa.

Indrangering.

Indrangering sker i Almindelighed ved en af Stationen udsendt Rangerleder. Driftsbestyreren kan dog,

naar Forholdene gør det ønskeligt, give enkelte Stationer Tilladelse til at anvende det ankommende Togs Togfører til Rangerleder ved Togets Indrangering efter en af Driftsbestyreren for hver enkelt af de paagældende Stationer udstedt Instruks. Togføreren skal da ved Stationsgrænsen have Stationsbestyrerens Tilladelse til Indrangeringen.

Udrangering.

3. Skal et Tog udrangeres, underrettes Tog- og Lokomotivføreren derom. Efter at Stationsbestyreren har givet Afgangssignal til Togføreren, giver denne mundtlig Underretning til Rangerlederen, som derpaa giver det nødvendige Signal til Lokomotivføreren.

Rangerleders Plads ved Ind- og Udrangering.

4. Rangerlederen skal under Ind- og Udrangering tage Plads paa Lokomotivet eller, naar Toget skydes af Lokomotivet, paa forreste Køretøj og forblive der, for indkørende Togs Vedkommende indtil Toget er standset paa Stationen, for udkørende Togs Vedkommende indtil Lokomotivet har passeret sidste modgaaende Sporskifte i Togvejen. Toget skal om fornødent standse for at optage eller afsætte Rangerlederen. Hvis det skønnes hensigtsmæssigt, kan Rangerlederen gaa foran Toget i Stedet for at tage Plads paa dette.

Angaaende Togs Ind- og Udrangering paa Sidespor paa fri Bane, se § 53.

### § 30.

#### Togenes Sporbenyttelse paa Stationer.

Sporbenyttelse.

1. Den normale Sporbenyttelse paa Stationer med mere end eet Hovedspor fastsættes i Tjenestekøreplanen. Den saaledes fastsatte Sporbenyttelse maa kun fraviges, naar Omstændighederne gør det nødvendigt.

Ikke-standsede Tog kører altid igennem ad Gennekørselssporet. Samme Regel gælder ogsaa for ikke-personførende Særtog, for hvilke der i Anmeldelsen kun er angivet Standsning efter Behov, bortset fra de Til-

fælde, hvor Krydsning eller Overhaling medfører særlig Sporbenyttelse.

Krydsningssporene bør ved de hyppigst forekommende ekstraordinære Krydsninger og Overhalinger anvendes efter en fast Regel, der bør være kendt af Stationspersonalet.

2. Naar Forholdene nødvendiggør Forandring i den fastsatte Sporbenyttelse, skal Stationen foranledige det paagældende Tog underrettet gennem en tidligere Station. Er Toget gennemkørende paa denne Station, tages det ind paa Stationen paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes. Er Toget ikke underrettet paa en tidligere Station, skal det standses foran den Station, paa hvilken Sporbenyttelsen skal ændres, hvorefter Lokomotivføreren underrettes, og Toget rangeres ind.

Ændret Sporbenyttelse.

En Station, der faar Anmodning om at underrette et Tog om ændret Sporbenyttelse, skal umiddelbart efter, at den har givet denne Underretning til Toget, meddele den Station, paa hvilken Sporbenyttelsen er ændret, at Underretning har fundet Sted.

### § 31.

#### Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.

For Togs Ind- og Udkørsel paa en Station gælder den Regel, at

Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.

samtidig Indkørsel,  
samtidig Udkørsel eller  
samtidig Ind- og Udkørsel

kun maa finde Sted, naar Berøring mellem de benyttede Togveje er udelukket enten ved selve Sporanlægget eller ved Centralsikringen. Som Indkørselstogvej betragtes det paagældende Spor i hele dets Udstrækning, for saa vidt Driftsbestyreren ikke har fastsat en bestemt Begrænsning. Som Udkørselstogvej medregnes



derimod kun Sporet fra Togets Bagende til Stationsgrænsen.

Et Tog maa ikke tages ind paa en Station, saa længe et andet Togs Ekspedition foregaar over dets Togvej, medmindre der fra Stationens Side er truffet de nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger.

### § 32.

#### Togenes Standsning paa Stationer m. v.

Standsnings-  
sted.

1. Det paahviler Lokomotivføreren at bringe Toget til Standsning paa rette Sted, eventuelt efter Signal fra Togføreren eller Stationen. Ved Togets Standsning paa en Togfølgestation, hvor det skal krydse, overhales af eller passeres af et andet Tog, er Lokomotivføreren ansvarlig for, at Toget ikke kører udover Frispormærket til Krydsningssporet (Overhalingssporet).

Regler for  
Togenes  
Standsning.

2. Et Tog skal standse ved de Steder, for hvilke Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angiver baade Ankomst- og Afgangstid, eller for hvilket der i Stedet for Ankomsttid er anført enten X (for personførende Tog) eller S (for ikke-personførende Tog).

Fra denne Regel gælder kun følgende Undtagelser:

a. *Personførende Tog*, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X, kan, naar Togføreren har underrettet Lokomotivføreren om, at Toget intet Arbejde har at udføre, undlade Standsning, saafremt der paa vedkommende Station m. v. vises følgende Signaler:

*Paa Stationer m. v. med Centralsikring og Indkørselssignaler suppleret med Gennemkørselsarm:*

Signal »Kør igennem« fra Indkørselssignalet.

*Paa Stationer m. v. uden Centralsikring og uden Udkørselssignaler (eller med ugyldiggjorte Udkørsels-signaler) og paa Stationer m. v. med Indkørselssignaler, som ikke er suppleret med Gennemkørselsarm:*

Signal »Kør« fra Indkørselssignalet, suppleret med Haandsignal »Kør«.

*Paa Stationer m. v. uden Indkørselssignaler:*

Haandsignal »Kør«.

Paa ubetjente Stationer og Trinbrætter maa Gennemkørsel endvidere finde Sted, naar der ikke ses at være rejsende at optage.

b. *Ikke-personførende Tog* kan passere en Mellemstation uden Standsning, naar Togføreren ved følgende Melding:

»Tog . . . . . intet Arbejde i . . . . .«

har meddelt Stationen, at der for Togets Vedkommende intet er til Hinder for Gennemkørsel. Af Meldingen gives der Lokomotivføreren en Afskrift. Stationen kan da efter Forholdene give Signal til Gennemkørsel eller til Indkørsel.

For Holdsteder, der ikke har Indkørselssignal, vises Haandsignal »Kør«, naar Toget ikke skal standse.

3. Med Hensyn til de i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Passage- og Afgangstider gælder følgende:

Togenes  
Passage- og  
Afgangstider.

*Gennemkørende Tog* kan passere Togfølgestationer og Holdsteder 5 Minutter før Afgangstiden.

*Ikke personførende Tog* kan fra alle Togfølgestationer og Holdsteder afgaa 5 Min. før Afgangstiden.

*Tog, der kun standser af Driftshensyn*, kan passere eller afgaa 5 Min. før Afgangstiden.

## V. Særlige Regler for visse Tog.

### § 33.

#### Særtog.

Anordning af Særtog.

1. Særtog kan anordnes af Driftsbestyreren eller af andre, som af ham er særlig bemyndiget dertil.

Anmeldelse.

2. Det paahviler den, der anordner et Særtog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Togfølgestationer og betjente Holdsteder paa den Strækning, over hvilken det skal løbe, samt endvidere for andre Togfølgestationer og Holdsteder, som Anmeldelsen har Betydning for. Anmeldelsen sker skriftligt eller telefonisk (telegrafisk).

Kvittering for Anmeldelsen.

3. For Anmeldelsen gives skriftlig eller telefonisk (telegrafisk) Kvittering. Den, der anordner et Særtog, skal sikre sig, at saadan Kvittering foreligger, inden Toget afsendes, og underrette Udgangsstationen herom.

Naar Særtogsanmeldelsen gives telefonisk (telegrafisk), paahviler det Stationsbestyreren paa den Station, hvorfra den paagældende Liniedepeche afgives, at underrette den, der har anordnet Særtog, samt den Station, hvorfra Særtog skal udgaa, om, at Kvitteringerne foreligger. Forinden Togudgangsstationen modtager denne Meddelelse, maa Toget ikke afsendes.

For saa vidt særlige Forhold, f. Eks. Lukketiden for visse Stationer, gør sig gældende, træffer Driftsbestyreren Bestemmelse om, hvorledes og i hvilken Udstrækning nærværende Bestemmelse skal gennemføres.

4. Anmeldelsen skal indeholde Togets Køreplan og Oplysning om Formaalet. Anmeldelsens Indhold.

5. De ved Anmeldelsen fastsatte Krydsninger og Overhalinger skal paa den dertil bestemte Formular meddeles saavel Tog- som Lokomotivføreren for de Plantog eller tidligere tillyste Særtog, der skal krydse Særtoget eller overhales af Særtoget. Tilsvarende Underretning gives til Tog- og Lokomotivføreren for tidligere tillyste Arbejdstog, der skal passeres af Særtoget. Tog, der skal overhale det paagældende Særtog, underrettes ikke; men Overhalingsstationen foranlediger, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra bageste Vogn i det Tog, der skal overhales. Underretning af andre Tog.

Underretningen til et Plantog, Særtog eller Arbejdstog om, at det skal krydse, overhales eller passeres af Særtoget, gives paa Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationens Foranledning gennem en foranliggende Togfølgestation, hvor det paagældende Tog skal holde, evt. Togets Udgangsstation. Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) sender i den Anledning den Togfølgestation, der udses til at skulle afgive Underretningen, følgende Depeche:

»Underret Tog . . . . . om Krydsning  
at det skal  
med  
Særtog . . . . . her«.

---

overhales af (passeres af)

Umiddelbart efter, at denne Meddelelse er afgivet til Toget, giver Underretningsstationen følgende Depeche til Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen):

»Tog . . . . . underrettet om Krydsning  
at det skal  
med  
Særtog . . . . . i . . . . . «.

---

overhales af (passeres af)

Modtager Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) ikke rettidigt denne Depeche, forholdes paa følgende Maade:

*Krydsende Tog:* Toget søges underrettet paa en anden Station, saavidt muligt en Holdestation. Kan dette ikke ske, underrettes Toget paa selve Krydsningsstationen. Er Toget planmæssigt gennemkørende, tages det ind paa den i Signalreglementet angivne Maade og underrettes. (For standsende Tog se ogsaa § 13, II, 8).

*Tog, der skal overhales:* Toget underrettes paa selve Overhalingsstationen.

Kræver Anordning af et Særtog Ændring af et forud tillyst Arbejdstogs Plan, foranlediger den, der anordner Særtog, alle vedkommende underrettet.

Underretning af Baneafdelingens Personale.

6. Personalet under Baneafdelingen, der giver Møde paa Stationerne for at indhente Underretning om eventuelle Særtogs Løb, underrettes om anmeldte Særtog ved Meldesedler, der udfyldes ved Stationsbestyrerens Foranstaltning og mod Kvittering udleveres til nævnte Personale. Denne Underretning bortfalder dog, naar det af Anmeldelsen fremgaar, at den er uddelt til nævnte Personale.

Underretning af Tog- og Lokomotivførere.

7. Den Togfølgestation, hvorfra et Særtog udgaar, eller hvor dets Personale skifter, skal sørge for, at dets Togfører og Lokomotivfører hver forsynes med et Eksemplar af Anmeldelsen, og før dette er sket, maa Toget ikke afgaa.

Fremføres Toget af 2 Lokomotiver, skal hver Lokomotivfører have et Eksemplar af Anmeldelsen eller en Afskrift af Planen.

Signalering.

8. a. Særtog skal anmeldes for Personalet paa Lini- en ved Underretningssignaler paa andre Tog. De nærmere Forskrifter for Signalering indeholdes i Signalreglementet. Signalering bortfalder dog i alle Tilfælde for Særtog, der er tillyst ved skriftlige eller trykte

Særtogsanmeldelser, der mod Kvittering er uddelt til Baneafdelingens Personale.

Stationsbestyreren er ansvarlig for, at Togførerne faar Ordre til at anbringe Signaler paa Togene. Stationsbestyreren skal i den Anledning standse ellers gennemkørende Tog, saafremt Ordren ikke efter hans telefoniske (telegrafiske) Anmodning har kunnet gives Toget paa en foranliggende Togfølgestation, hvor det efter sin Køreplan skal holde.

Togførerne er ansvarlige for Signalernes rette Anbringelse samt for deres Nedtagelse og kan om fornødent i den Anledning lade Togene standse.

Stationsbestyrere og Togførere bør bistaa hinanden ved Gennemførelsen af Signaleringen, selv om de efter det foregaaende ikke har noget direkte Ansvar for dens rette Udførelse.

b. Togfølgestationer og Holdsteder, der passeres af Tog, som skal føre Signal for Særtog, skal overbevise sig om, hvorvidt Toget fører eller har ført det paagældende Signal.

Mangler Signalet, skal det for standsende Togs Vedkommende foranlediges anbragt, inden Toget fortsætter; for gennemkørende Togs Vedkommende foranlediges det paasat paa en følgende Station ved telefonisk (telegrafisk) Henvendelse til denne.

Uregelmæssigheder ved Signaleringen meldes af den Station, der bemærker dem, til den Togfølgestation, hvorfra Særtog skal gaa ind paa den paagældende Strækning.

c. Er et Særtog ikke blevet signaleret, henholdsvis anmeldt for Banepersonalet og Bevogtningspersonalet, paa den foreskrevne Maade, underretter vedkommende Stationsbestyrer Togføreren skriftligt derom. Denne giver den modtagne Meddelelse til Lokomotivføreren. Meddelelsen skal indeholde Oplysning om, hvorvidt der paa paagældende Strækning findes bevogtede

Overkørsler, hvis Bevogtningspersonale ikke er underrettet om Særtogets Løb.

Toget fremføres med Forsigtighed, med højst 25 km/T Hastighed, og under hyppig Brug af Fløjten. Toget skal bringes til Standsning foran de bevogtede Overkørsler, hvis Bevogtningspersonale ikke er underrettet om Togets Løb, og derefter føres forsigtigt over Overkørslen under Afgivelse af Lydsignal. Standsningen kan dog bortfalde, naar det ved Haandsignal fra Bevogtningspersonalet tilkendegives, at Banen er fri.

### § 34.

#### Arbejdstog.

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| Anordning af Arbejdstog.    | 1. Arbejdstog kan anordnes af Driftsbestyreren eller andre, som af ham er særlig bemyndiget dertil.   |
| Anmeldelse.                 | 2. Det paahviler den, der anordner et Arbejdstog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Togfølgestationer og betjente Holdsteder og — saa vidt muligt — for Banepersonalet og Bevogtningspersonalet paa den Strækning, over hvilken det skal løbe, samt endvidere for andre Togfølgestationer og Holdsteder, som Anmeldelsen har Betydning for. Anmeldelsen sker skriftlig eller telefonisk (telegrafisk). |
| Kvittering for Anmeldelsen. | 3. For Anmeldelsen gives skriftlig eller telefonisk (telegrafisk) Kvittering. Den, der anordner et Arbejdstog, skal sikre sig, at saadan Kvittering foreligger, forinden Arbejdstoget afsendes, og underrette Udgangstationen herom.  |
| Anmeldelsens Indhold.       | 4. Anmeldelsen skal indeholde Oplysning om Togets Formaal, om hvilken Strækning det skal befare, om Arbejdstiden, og om paa hvilke Stationer Passering med andre Tog eventuelt skal finde Sted — se Punkt 9.  |
| Underretning af andre Tog.  | 5. Skal Arbejdstoget passeres af andre Tog, skal Passeringerne være fastsat i Anmeldelsen, og det paa-  |

hviler Passeringsstationen at foranledige disse Tog underrettet i Overensstemmelse med de for Underretning om tillyste Særtog (§ 33) gældende Regler.

6. Personalet under Baneafdelingen underrettes om tillyste Arbejdstog paa samme Maade som angivet i § 33 for Særtog, medmindre det af Anmeldelsen fremgaar, at denne er uddelt til nævnte Personale. Underretning af Baneafdelingens Personale.

Saafremt Arbejdstoget ikke skal køre til næste Togfølgestation, underrettes Baneafdelingens Personale endvidere ved, at der fra Toget vises Underretnings-signal i Overensstemmelse med Signalreglementets Bestemmelser.

7. Den Station, hvorfra et Arbejdstog udgaar, skal sørge for, at dets Togfører og Lokomotivfører hver forsynes med en Genpart af Anmeldelsen, og før dette er sket, maa Toget ikke afgaa. Underretning af Tog- og Lokomotivfører.

8. a. Arbejdstog skal fremføres med Forsigtighed. Forelse.  
Skydes Arbejdstoget frem af Lokomotivet, skal der paa forreste Vogn eller i dennes Nærhed være anbragt en Udkigsmand, der kan give Signaler til Lokomotivføreren.

b. Medens Arbejdstoget befinder sig paa et Banestykke, skal dette holdes spærret for al anden Toggang, for saa vidt Reglerne for Hjælpetog ikke kommer til Anvendelse.

c. Naar Arbejdstoget er kommet til en af de 2 Togfølgestationer, som begrænser Banestykket, skal *Togføreren melde til Stationsbestyreren, om Banestykket er frit.* Er dette Tilfældet, tilbagemeldes Arbejdstoget efter Reglerne i § 25.

9. I Anmeldelsen er fastsat, paa hvilke Togfølgestationer Arbejdstoget skal passeres af andre Tog. Forhold til andre Tog.  
Togføreren for Arbejdstog skal drage Omsorg for, at Arbejdstiden ikke overskrides. Hvis Passering med andre Tog skal finde Sted, skal han sørge for, at Arbejdstoget er anbragt paa Passeringsstationen mindst

5 Minutter før det passerende Tog skal ind paa det paagældende Spor, for saa vidt andet ikke er foreskrevet i Anmeldelsen.

### § 35.

#### Sneplovtog.

1. Ved *Sneplovtog forstaas Tog med Sneplov forrest.*

Sneplovtog anmeldes og fremføres efter særlige af Driftsbestyreren eller den under saadanne Forhold fungerende Togleder (Sneleder) givne Regler.

De for Anmeldelse og Fremførelse af Arbejdstog gældende Regler skal følges i den Udstrækning, i hvilke de kan bringes til Anvendelse.

Den ved § 5, Punkt 2, givne Tilladelse for Arbejdstog til paa samme Banestykke at følge efter Plan- og Særtog maa ikke bringes til Anvendelse for Sneplovtog, jfr. dog § 47, 7.

Med Sneplovtog maa ikke befordres rejsende.

Stationerne skal holde en Togvej fri for et ventet Sneplovtog og skal i Tilfælde, hvor Indkørselssignal kan gives, i god Tid sørge for Signalgivning.

2. Sneplovtog, der bestaar af mere end Sneploven og et enkelt Lokomotiv med Tender, skal være luftbremset. Er der 2 Lokomotiver, skal deres Luftbremseledning være sammenkoblet. Iøvrigt sker Oprangeringen af Lokomotiverne efter nærmere af Driftsbestyreren givne Regler. Medføres der Vogne, skal disse alle være forsynet med Luftbremseledning, og mindst hveranden skal have Luftbremse og betjent Skruebremse.

### § 36.

#### Hjælpetog.

1. Et *Hjælpetog* kan efter Omstændighederne være en Hjælpemaskine eller et Tog, der medfører Hjælpevogn, eventuelt tillige Ambulancevogn m. v.

Driftsbestyreren foreskriver, hvor Stationerne skal henvende sig med Forlangende om Hjælpemaskine, Hjælpevogn og Ambulancevogn.

2. Naar der paa det foreskrevne Anmeldelsessted er modtaget Forlangende om Hjælpetog, gives der straks Ordre til Udrykning, og Hjælpetogets Løb anmeldes ved Liniedepeche f. Eks. saaledes:

»Til Hjælp for Tog . . . ., der er standset mellem . . . . og . . . ., afgaar Hjælpetog (Hjælpemaskine) fra . . . . Kl. . . . til . . . ., krydsende Tog . . . . i . . . .«.

Anmeldelsen gives til Driftsbestyreren og til alle Stationer, for hvilke den kan have Betydning.

3. Naar Hjælpetoget er anmeldt, finder Fremførelsen over den paagældende Strækning Sted efter Reglerne for Særtog, selv om Signalering ved forudgaaende Tog ikke har fundet Sted. For Underretning af Lokomotivføreren om manglende Signalering, henh. manglende Underretning for Banepersonalet og Bevogtningspersonalet og for Kørsel over Overkørsler, hvis Bevogtningspersonale ikke er underrettet om Togs Løb, gælder samme Regler som for Særtog, jfr. § 33, Punkt 8. Om Hastigheden se § 23, og om Førelse paa Fribaneordre se § 26.

Paa det Banestykke, hvor Hjælpen eventuelt skal ydes, sker Fremførelsen efter de i § 47, 4 givne Regler.

4. Kan den i Punkt 2 nævnte telefoniske (telegrafiske) Anmeldelse ikke finde Sted, kan Hjælpetog under paatrængende Forhold afsendes uden saadan Anmeldelse, og uden at der er erhvervet fri Bane for det.

Lokomotivføreren skal i saa Fald skriftligt underrettes om Forholdet og skal fremføre Toget under Iagttagelse af særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

Anmeldelse og Fremførelse.

Bremning af Sneplovtog.

Hjælpetog.

Anmeldelse.

Førelse.

Forholdsregler, naar telefonisk (telegrafisk) Anmeldelse ikke kan finde Sted.

## VI. Driftsuregelmæssigheder.

### § 37.

#### Meldinger om Forsinkelser.

Meldinger om  
Forsinkelser.

Afgaar et personførende Plan- eller Særtog mindst 15 Minutter, et Plan- eller Særgodstog mindst 30 Minutter for sent fra en Togfølgestation, skal denne telefonisk underrette Stationerne paa den foranliggende Liniedepechestrækning samt Driftsbestyreren om Forsinkelsens Størrelse. Forøges eller formindskes Forsinkelsen med mindst 10 Minutter for førstnævnte Togarter og med mindst 15 Minutter for sidstnævnte, giver de følgende Togfølgestationer ny Melding.

### § 38.

#### Ny Krydsning og Forlægning af Krydsning fra og til Togfølgestationer.

1. Ny Krydsning og Forlægning af Krydsninger fastsættes af Driftsbestyreren eller af den af ham dertil bemyndigede Station (Station T).

2. Det paahviler de Togfølgestationer, hvor der skal finde Togkrydsning Sted, at holde sig bekendt med de krydsende Togs Løb for i Forsinkelsestilfælde om fornødent at foranledige Forlægning af Krydsninger.

3. Saafremt et Togs Forsinkelse efter Togførerens Skøn kan medføre, at et krydsende Tog bliver forsinket mindst 5 Minutter, skal han snarest give Driftsbestyreren eller den Station, der er bemyndiget til at forlægge Krydsningen (Station T), Underretning om Forsinkelsen.

Krydsnings-  
stationernes  
Pligt til at  
holde sig un-  
derrettet om  
krydsende  
Tog.

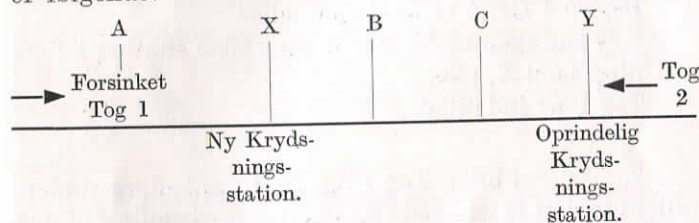
Melding fra  
forsinket Tog.

4. Naar et Tog forsinkes saaledes, at den fastsatte Krydsning med et andet Tog ikke kan finde Sted, uden at dette Tog ogsaa forsinkes, skal det overvejes, om Krydsningen bør forlægges. Ved Overvejselsen maa der tages Hensyn til de to Togs Betydning og til, hvilke Tilslutninger de har.

Overvejselser  
om Forlæg-  
ning af  
Krydsning.

5. Fremgangsmaaden ved Krydsningsforlægning er følgende:

Fremgangs-  
maaden ved  
Krydsnings-  
forlægning.



Driftsbestyreren eller Station T sender følgende Depeche til den valgte nye Krydsningsstation (Station X):

»Kan Tog 2 krydse Tog 1 i X?« (Depeche Nr. 1).

Har Station X intet at indvende mod Krydsningen, svares der:

»Ja, Tog 2 kan krydse Tog 1 i X.« (Depeche Nr. 2).

Derefter giver Driftsbestyreren eller Station T følgende Liniedepeche til Stationerne Y—X:

»Tog 2 krydser Tog 1 i X.« (Depeche Nr. 3).

Denne Depeche gentages af Station X til Station Y, og Krydsningen er da forlagt til Station X.

Opgives Krydsningsforlægningen efter Modtagelsen af Depeche Nr. 2 fra Station X, altsaa inden Depeche Nr. 3 er afgivet, gives følgende Depeche til Station X:

»Ingen Krydsningsforlægning mellem Togene 2 og 1 til Station X.« (Depeche Nr. 4).

Kan Station X ikke tage imod Krydsningen, svarer den:

»Her kan ikke krydses.« (Depeche Nr. 5).

Der maa da efter Omstændighederne enten vælges en anden Station til Krydsning, eller Forlægningen maa opgives.

Den nye Krydsningsstations Pligt til at tilbageholde det forsinkede Tog.

6. Naar den nye Krydsningsstation (Station X) har afgivet Depeche Nr. 2, *maa den ikke lade Tog 1 afgaa eller passere,*

før Krydsning med Tog 2 har fundet Sted, eller Depeche Nr. 4 er modtaget, eller Krydsningen er forlagt til en anden Station i Retning mod Y, eller Tog 2 er indstillet.

Underretning af Togene.

7. Det rettidige Tog (Tog 2) foranlediges underrettet om den fastslaaede Krydsningsforlægning af den oprindelige Krydsningsstation (Station Y), det forsinkede Tog (Tog 1) af den nye Krydsningsstation (Station X).

Saaframt *det rettidige Tog* (Tog 2) er planmæssigt gennemkørende paa den oprindelige Krydsningsstation (Station Y), skal Toget saa vidt muligt underrettes paa en tidligere Holdestation, der da telefonisk (telegrafisk) meddeler den oprindelige Krydsningsstation, at Toget er underrettet om Krydsningsforlægningen. Er et saadant planmæssigt gennemkørende Tog ikke underrettet paa en tidligere Station, tages det ind paa den oprindelige Krydsningsstation paa den i Signalreglementet angivne Maade og underrettes.

Det *forsinkede Tog* (Tog 1) skal saa vidt muligt underrettes paa en Holdestation foran den nye Krydsningsstation (Station X), for Tog, der skal standse paa Station X, dog kun, saafremt Underretningen kan finde Sted uden Forsinkelse af Toget. Den Station, der underretter Toget, skal telefonisk (telegrafisk) meddele den nye Krydsningsstation, at Underretningen har fundet Sted. Er Toget ikke underrettet paa en tidligere Holdestation, tages det ind paa den nye Krydsnings-

station paa den i Signalreglementet for Standsning af planmæssigt gennemkørende Tog angivne Maade og underrettes.

Underretningen til Togene skal ske skriftligt paa dertil bestemt Formular og gives saavel til Lokomotivføreren som til Togføreren.

8. a. Naar et Tog, der planmæssigt skal ankomme til Udgangsstationen for et modgaaende Tog mere end 30 Minutter før dette Togs Afgang, forsinkes saaledes, at Krydsningen med det modgaaende Tog maa finde Sted paa en foranliggende Station, betragtes nævnte Udgangsstation som oprindelig Krydsningsstation, der foranlediger Krydsningen forlagt efter de foran givne Regler.

b. Paa samme Maade forholdes, naar et Tog, der planmæssigt skal ankomme til sin Endestation mere end 30 Minutter før et modgaaende Togs Afgang derfra, forsinkes saaledes, at Krydsningen med det modgaaende Tog skal finde Sted paa en foranliggende Station.

9. Et Tog maa ikke forlade en Station, paa hvilken det skal krydse et andet Tog, før enten Krydsningen har fundet Sted, eller Krydsningen er blevet forlagt i Overensstemmelse med de foranførte 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.

Rangering ud i ventet Togs Togvej maa kun finde Sted, naar det er nødvendigt af Hensyn til Krydsning eller for at afsætte eller optage Vogne paa Sidespor, og kun efter udtrykkelig Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde fra Stationsbestyreren; Mastesignalet »Stop« skal vises mod det kommende Tog. Ved denne Rangering skal Rangerlederen staa paa Lokomotivet (Motorvognen) eller en af Rangertrækkets Bremsevogne, og han maa ikke springe af, før den fremadgaaende Bevægelse er standset.

Ny Krydsning.

Togs Afgang fra Krydsningsstation.

Forandring af en Gang fastslaaet Krydsningsforlægning.

10. Maa en fastslaaet Krydsningsforlægning forandres, enten fordi det forsinkede Tog forsinkes yderligere, eller fordi det andet Tog ogsaa bliver forsinket, kan dette ske ved en ny Krydsningsforlægning, foretaget efter de ovenfor givne Regler. Den ved den sidst forudgaaende Forlægning fastslaaede Krydsningsstation betragtes ved den nye Forlægning som oprindelig Krydsningsstation.

### § 39.

#### Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling fra og til Togfølgestationer.

Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling.

1. Ny Togoverhaling og Forlægning af en Overhaling ordnes af Driftsbestyreren eller af den af ham dertil bemyndigede Station (Station T).

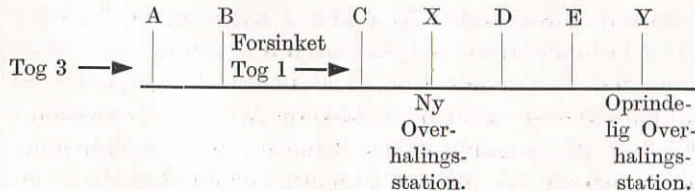
Ved Bedømmelse af, om et Tog i Tilfælde af Forsinkelse bør overhales af et andet eller en planmæssig Overhaling forlægges, maa der tages Hensyn til de to Togs Betydning og til, hvilke Tilslutninger de har.

Melding om Forsinkelse af et overhalende Tog.

2. Bliver et Tog, der skal overhale eller som skal overhales af et andet Tog, mindst 10. Minutter forsinket, skal Togføreren melde til Driftsbestyreren eller Station T Forsinkelsens Størrelse, samt hvor mange Aksler Toget medfører. Et gennemkørende Tog maa dog ikke standse for at afgive saadan Melding.

Fremgangsmaaden ved ny Togoverhaling og Forlægning bagud af en Overhaling.

3. Fremgangsmaaden ved *Fastsættelse af ny Togoverhaling og Forlægning bagud af en Overhaling* er følgende:



Den efter Tid og Sted til Overhaling bedst egnede Station — den nye Overhalingsstation — (Station X) tilbageholder efter Ordre fra Driftsbestyreren eller Station T det forsinkede Tog.

Driftsbestyreren eller Station T giver derefter Liniedepechen:

»Tog 3 overhaler Tog 1 i X« (Depeche Nr. 6)

til Stationerne paa den Strækning, over hvilken Togfølgen bliver forandret.

Den nye Overhalingsstation (Station X) underretter skriftligt paa dertil bestemt Formular Tog- og Lokomotivføreren for det Tog, der skal overhales (Tog 1) og sørger for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Nat-signaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra Togets bageste Vogn.

Det overhalende Tog (Tog 3) skal saavidt muligt underrettes paa en Holdestation foran den nye Overhalingsstation (Station X), for Tog, der skal standse paa Station X, dog kun, saafremt Underretningen kan finde Sted uden Forsinkelse af Toget. Den Station, der underretter Toget, skal telefonisk (telegrafisk) meddele den nye Overhalingsstation (Station X), at Underretningen har fundet Sted. Er Toget ikke underrettet paa en tidligere Holdestation, tages det ind paa den nye Overhalingsstation (Station X) paa den i Signalreglementet for Standsning af planmæssigt gennemkørende Tog angivne Maade og underrettes.

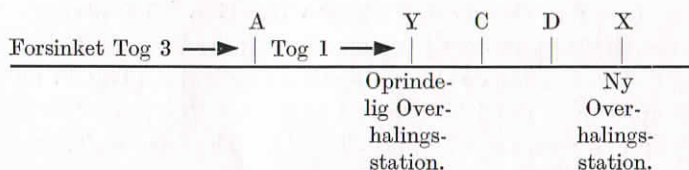
Saafremt det Tog, der skal overhales (Tog 1), er planmæssigt gennemkørende paa den nye Overhalingsstation (Station X), kan denne Station lade Toget underrette paa en tidligere Togfølgestation. Er Toget planmæssigt gennemkørende paa Underretningsstationen, tages det ind her paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes. (I saa Fald bortfalder Underretningen til Togføreren). Er Toget (Tog 1) un-



derrettet paa en tidligere Station om Overhalingens Forlægning og, saafremt det paa den nye Overhalingsstation (Station X) skal benytte et andet Spor end Gennemkørselssporet, *tillige* om den ændrede Sporbenyttelse efter Reglerne i § 30, Punkt 2, kan det paa den nye Overhalingsstation (Station X) tages ind for den Signalgivning, der er foreskrevet for *planmæssigt standsende Tog*.

Forlægning fremefter af en Overhaling.

4. Fremgangsmaaden ved Forlægning fremefter af en Overhaling er følgende:



Driftsbestyreren eller Station T vælger, efter modtagne og indhentede Oplysninger om Togenes Forsinkelse og under fornødent Hensyn til de foreliggende Forhold, paa hvilken Station Overhalingen bør foregaa, og afsender til den valgte nye Overhalingsstation (Station X) følgende Depeche:

»Tog 3 forsinket. Kan det overhale Tog 1 i X?« (Depeche Nr. 7).

Er der intet til Hinder for Overhaling paa Station X, svarer denne:

»Ja, Tog 3 kan overhale Tog 1 i X« (Depeche Nr. 8).

Driftsbestyreren eller Station T giver derefter Liniedepechen:

»Tog 3 overhaler Tog 1 i X« (Depeche Nr. 9), til Stationerne paa den Strækning, over hvilken Togfølgen bliver forandret.

Kan Overhaling ikke finde Sted paa Station X, svarer denne:

»Her kan ikke overhales« (Depeche Nr. 10).

Der maa da enten vælges en anden Station til Overhaling, eller Forlægningen maa opgives.

Den oprindelige Overhalingsstation (Station Y) underretter skriftligt paa dertil bestemt Formular Tog- og Lokomotivføreren for det Tog, der skal overhales (Tog 1), om den foretagne Forlægning af Overhalingen og giver den nye Overhalingsstation (Station X) telefonisk (telegrafisk) Meddelelse om, at Underretning har fundet Sted. Den nye Overhalingsstation (Station X) sørger for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« fra dette Togs bageste Vogn.

Det overhalende Tog (Tog 3) tages ind paa den oprindelige Overhalingsstation (Station Y) paa den i Signalreglementet for Standsning af planmæssigt gennemkørende Tog angivne Maade. Station Y underretter Tog 3's Togfører og Lokomotivfører om den foretagne Forlægning af Overhalingen og giver den nye Overhalingsstation (Station X) telefonisk (telegrafisk) Meddelelse om Underretningen.

Det Tog, der skal overhales (Tog 1), kan under Forudsætning af, at det er underrettet om evt. Ændring i Sporbenyttelsen, jfr. § 30, Punkt 2, men i øvrigt uden Hensyn til, om Toget er planmæssigt standsende eller planmæssigt gennemkørende, tages ind paa den ny Overhalingsstation for den Signalgivning, der er foreskrevet for planmæssigt standsende Tog.

5. Naar det som Følge af Togforsinkelse bliver nødvendigt fra en *Udgangsstation* eller en *Forgretningsstation* (Station K) at afsende Tog i samme Retning i anden Rækkefølge end den planmæssige, uden at Overhaling finder Sted, paahviler det Driftsbestyreren eller Station T at anordne *forandret Togfølge*. Dette sker ved, at der sendes Liniedepeche om den forandrede Togfølge til Stationerne paa den Strækning (K—X), over hvilken Togfølgen forandres.

Hvis Togene skal fortsætte ud over Station X ad

Forandret  
Togfølge.

samme Spor, saaledes at Overhaling skal finde Sted paa denne Station, skal den i Punkt 4 nævnte Depecheudveksling (Depecherne Nr. 7—8) gaa forud for Anordningen af den ændrede Togfølge.

Underretning til Togene om den forandrede Togfølge finder ikke Sted, medmindre der skal foregaa Overhaling paa Station X, i hvilket Tilfælde det Tog, der skal overhales, underrettes og paasættes Signal som foreskrevet i Punkt 4.

6. De i § 38, Punkt 10 givne Bestemmelser vedrørende Krydsningsforlægning har ogsaa Gyldighed ved Fastsættelsen eller Forlægningen af Overhalinger og forandret Togfølge, for saa vidt de efter det foranstaaende kan finde Anvendelse derpaa.

#### § 40.

##### Forlægning af Togpassering.

Forlægning af  
Togpassering.

Togpassering forlægges efter de i § 38 fastsatte Regler, saafremt Arbejdstoget og det passerende Tog kører i modsat Retning, og efter Reglerne i § 39, saafremt de paagældende Tog kører i samme Retning.

#### § 41.

##### Aflysning af Tog.

Aflysning af  
Tog.

1. Driftsbestyreren kan aflyse Tog. For personførende Plantog gælder dette dog kun, for saa vidt Naturbegivenheder eller anden tvingende Magt gør Togenes Fremførelse umulig, eller det skønnes hensigtsmæssigt under Driftsforstyrrelser.

Driftsbestyreren kan overdrage denne Beføjelse til de under ham fungerende Togledere samt til Togudgangsstationer og Knudestationer for bestemte Tilfælde.

Underretning  
om aflyste  
Tog.

2. a. Naar et Tog aflyses, skal skriftlig eller telefonisk (telegrafisk) Meddelelse derom sendes til samt-

lige Stationer paa den Strækning, over hvilken Toget skulde have løbet og til andre, for hvem det har Betydning at kende Togets Aflysning.

Togfølgestationerne og Holdstederne underretter Baneafdelingens Personale ved Meldesedler og ved Telefonmeldinger til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationen, og Togindstillingssignal gives efter Bestemmelserne i Signalreglementet.

b. Togfølgestationer, hvor det aflyste Tog skulde have krydset andre Tog, skal telefonisk (telegrafisk) anmode en af disse Togs planmæssige Opholdsstationer om at give skriftlig Underretning om Togaflysningen til Toget. Meddelelsen gives til Togføreren og Lokomotivføreren.

Den Station, der skal afgive nævnte Underretning, skal, for saa vidt Toget ifølge sin Køreplan er gennemkørende paa Krydsningsstationen, meddele denne, om Underretning er afgivet. Modtager Krydsningsstationen ikke denne Meddelelse, eller modtager den Meddelelse om, at Underretningen *ikke* er blevet afgivet, tages Toget ind paa Stationen paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes om det mødende Togs Aflysning. Over for Tog, der ifølge Køreplanen skal standse paa Krydsningsstationen, skal denne bekræfte, at Toget er indstillet; dette kan ske mundtligt.

Tog, der skulde have været overhalet af det aflyste Tog, underrettes mundtligt af Overhalingsstationen.

c. Togindstillingssignal og Meddelelse til andre Tog om Aflysningen bortfalder i Tilfælde, hvor Aflysningen er sket ved en skriftlig eller trykt Ordre — herunder Særtogsanmeldelser — fra Driftsbestyreren, indeholdende Meddelelse om, at *Ordren er tilstillet Banebevogtningen og Baneafdelingens Personale, henholdsvis vedkommende Togførere og Lokomotivførere.*

3. Hvis et aflyst Tog skal erstattes med et andet Tog i samme Køreplan, skal dette Tog anmeldes og fremføres som Særtog.

### § 42.

#### Aflysning af den regelmæssige Drift.

Aflysning af den regelmæssige Drift.

Driftsbestyreren kan aflyse den regelmæssige Drift. Naar dette sker, maa Togene kun føres over den paagældende Strækning efter forudgaaende Anmeldelse. Denne Anmeldelse kan enten ske paa Grundlag af de trykte Køreplaner eller ved særlige Planer. For de saaledes anmeldte Togs Førelse m. v. gælder nedenstaaende særlige Regler:

- a. Toggangen paa vedkommende Strækning ledes af Driftsbestyreren eller den hertil bemyndigede Togleder, jfr. § 41, 1. I Forsinkelsestilfælde forholder Togfølgestationerne sig i Overensstemmelse med Reglerne i §§ 38, 39 og 40 om Forlægning af Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer, hvorfor Togførerne som sædvanlig maa afgive de foreskrevne Meldinger.
- b. Meddelelse om, at den regelmæssige Drift er aflyst, gives til samtlige Stationer paa den paagældende Strækning og til andre, for hvem det har Betydning at kende Aflysningen. Stationerne skal saa hurtigt som muligt og paa den efter deres Skøn bedst mulige Maade underrette Banepersonalet, naar den regelmæssige Drift er aflyst, og naar den genoptages.
- c. Togene føres paa Fribaneordre efter de i § 26 givne Regler.
- d. Paa Banestrækninger med Ledbevogtning gives Underretningen til Bevogtningspersonalet om Toggangen ikke ved Underretningssignaler paa Togene, men alene ved de elektriske Underretningssignaler, og Bevogtningspersonalet skal være til Stede paa Posterne eller i disses Nærhed i Tiden

fra Kl. 5, til Toggangsstillingssignal modtages. Togene kan derfor fremføres med større Hastighed end 25 km/T., uagtet de ikke er signaleret. Toggangsstillingssignal gives ikke. Toggangsstillingssignal gives daglig, naar Døgnets sidste Tog har passeret Strækningen indtil næste Station, til hvilken der ringes. Toggangsstillingssignal maa dog først gives efter Kl. 16.

Døgnet regnes i denne Forbindelse fra Kl. 5 til 5.

Meddelelse om Toggangens Indstilling gives desuden til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationerne.

Under vedvarende Driftstandsning gives Toggangsstillingssignal daglig efter Kl. 16. Naar Toggangsstillingssignal gives, skal Stationerne dog holde Telefonvagt (Telegrafvagt) som under ordinære Forhold, medmindre Driftsbestyreren træffer anden Bestemmelse.

Naar den regelmæssige Drift atter kan genoptages, sker Tillysningen af den, som har foretaget Aflysningen.

### § 43.

#### Ufarbare Banestrækninger.

1. Naar et Banestykke er blevet ufarbart, giver Driftsbestyreren nærmere Bestemmelser om de ~~Æn-~~dringer i Togenes Gang, som derved bliver nødvendige. Er Banen blevet ufarbar ved Sne, kommer de derfor gældende særlige Forskrifter til Anvendelse.

Ufarbare Banestrækninger.

2. Ved midlertidig Spærring af en nærmere bestemt Banestrækning som Følge af Arbejder paa Banen eller lignende underretter Driftsbestyreren alle vedkommende.

Midlertidig Spærring af Banen paa Grund af Arbejder e. l.

For Underretningen tages Kvittering. Den, der har anmodet om Spærring af en Banestrækning, maa

ikke lade de Arbejder, der kræver Spærringen, paa-begynde, forinden han har modtaget Bekræftelse paa, at Spærringen er foretaget. Denne Bekræftelse kan gives ved Tilsendelse af ovennævnte Underretning.

#### § 44.

##### Baade Telefon og Telegraf i Uorden.

For saa vidt den for Toggangens Ledelse nødvendige Forbindelse mellem Togfølgestationerne hverken kan tilvejebringes ved Banens Telefon- og Telegraf-anlæg eller ved Benyttelse af den offentlige Telefon, træder følgende Bestemmelser i Kraft:

1. Der maa ikke føres andre Tog over Banen end Plantogene samt forud anmeldte Tog (Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog). Paa den anden Side skal under saadanne Forhold alle Plantog og forud anmeldte Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog saa 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 maa ikke forlægges, men Togene skal blive holdende paa Krydsnings- og Overhalings-, henholdsvis Passeringsstationerne, indtil Krydsningen, Overhalingen eller Passeringen har fundet Sted.

3. Togene fremføres med særlig Agtpaagivenhed over for eventuelt foranløbende Tog. Tog maa ikke afsendes fra en Togfølgestation, før det forudgaaende Tog kan beregnes at være naaet til den næste Togfølgestation, og ikke tidligere end 10 Minutter efter det forrige Togs Afgang.

Om Dækning af Tog, der under saadanne Forhold er standset paa Banelinien eller foran en Togfølgestation eller et Holdsted, se § 46.

Gennemførelse af Toggangen.

Overholdelse af fastsatte Krydsninger, Overhalinger og Passeringer.

Togenes Førelse

#### § 45.

##### Togenes Standsning paa fri Bane.

Med Undtagelse af Arbejdstog maa intet Tog standse paa andre Steder af Banen end de bestemte Stationer og Holdepladser, medmindre der er en paa-trængende Nødvendighed til Stede.

Det skal saa vidt muligt undgaas at standse Tog paa Broer samt paa Krydsninger med Veje i eller ude af Niveau.

Et Tog, der er standset paa fri Bane, maa ikke sættes i Gang uden Togførerens Mellekomst, medmindre Standsningen skyldes Signalet »Stop« fra et Mastesignal, og dette forandres til »Kør« Signal, eller medmindre Toget rangeres forbi et Indkørselssignal.

Om nedbrudte Togs Standsning paa fri Bane, se §§ 46 og 47.

#### § 46.

##### Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane.

1. Standser et Tog paa fri Bane — bortset fra det Tilfælde, hvor Toget skal holde for »Stop« fra Mastesignal — og Grunden til Standsningen ikke er umiddelbart givet, skal Togføreren, eventuelt med Assistance fra Lokomotivføreren, søge Grunden til Standsningen fastslaaet.

2. Sker Standsningen paa et Sted, hvor flere Spor løber jævnsides, og det ikke straks kan fastslaaes, 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 Lokomotivføreren straks anbragt rødt Lys foran paa Toget.

Skal Dækning af Nabospor ske fremad, foranlediges den *øjeblikkelig* af Lokomotivføreren. Skal Dækning ske bagud, foranlediges den af Togføreren.

Togenes Standsning paa fri Bane.

Undersøgelse af Grunden til Standsningen.

Dækning af Nabospor.

Dækning af  
det standsede  
Tog.

3. a. Viser Undersøgelsen, at Toget vil kunne fortsætte Kørslen inden for et Tidsrum af 10 Minutter fra Standsningstidspunktet, eller kan Togføreren inden for denne Tid opnaa Forbindelse med en Togfølgestation, der paatager sig Ansvar for Togets Dækning, foretages ingen stedlig Dækning af Toget, jfr. dog efterfølgende Punkt b. I modsat Fald dækkes Toget paa Stedet ved Togføreren Foranstaltning og paa hans Ansvar.

Dækningen udføres i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter 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, maa denne under ingen Omstændigheder undlades eller forsinkes af Hensyn til Dækning af det Spor, hvorpaa Toget holder.

b. Bliver et Tog, naar baade Telefon og Telegraf er i Uorden, standset paa Banelinien eller foran en Togfølgestation eller et Holdested, skal Toget *straks* dækkes.

Genoptagelse  
af Kørslen.

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.

Kaldes Dækningsposterne tilbage, inden den foreskrevne Afstand fra Toget er naaet, skal Knaldsignal udlægges paa det Sted, hvortil Dækningsposterne er naaet.

*Udlagte Knaldsignaler skal i alle Tilfælde forblive paa Linien.*

b. Bliver Toget i Stand til at genoptage sin Kørsel i *modsat Køreretning af den planmæssige*, og *inden der er tilkaldt Hjælpemaskine*, skal det, medmindre Tilladelse til Tilbagerykning er indhentet fra den Togfølgestation, hvortil Toget føres tilbage, under Tilbage-

rykningen dækkes af en Mand forud for Toget. Dette følger efter i en Afstand af ca. 800 m.

Dækningsposten skal, saa snart modgaaende Tog kan ses eller høres at nærme sig, udlægge Knaldsignaler og standse det under Tilbagerykning værende Tog.

Ved Tilbagerykningen skal den Dækningspost, der eventuelt er udsendt i Togets planmæssige Køreretning, kaldes tilbage.

Er Dækningspost ikke udsendt, skal der, forinden Tilbagerykningen paabegyndes, udlægges Knaldsignaler.

*Udlagte Knaldsignaler skal i alle Tilfælde forblive paa Linien.*

c. Er *Hjælpemaskine* forlangt, maa det paa fri Bane holdende Tog ikke sættes i Bevægelse, forinden Maskinen er indtruffet, selv om det maatte være i Stand dertil, medmindre der enten er indhentet Tilladelse fra den Togfølgestation, hvor Togføreren har forlangt Hjælp, eller der sendes en Dækningspost forud for det i en Afstand af ca. 800 m og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

5. Naar et Tog i Henhold til foranstaaende har efterladt Knaldsignaler paa Linien, skal det underrette første Ledvogterpost samt tillige den første Togfølgestation herom.

Der maa ikke *forud* gives et Tog Underretning om, at det vil møde et efterladt Knaldsignal, idet der skal regnes med den Mulighed, at der i anden Anledning kan blive udlagt Knaldsignal.

6. For at det fra Toget udsendte Dækningsmandskab kan vende tilbage til Toget hurtigst muligt, skal dette Mandskab søge at komme i Forbindelse med Personale fra Baneafdelingen og overdrage dette at udføre den foreskrevne Dækning.

Underretning  
om udlagte  
Knald-  
signaler.

Assistance fra  
Baneafde-  
lingens Per-  
sonale ved  
Dækning af  
Tog.

§ 47.  
Nedbrudte Tog.

Forlangende  
om Hjælp.

1. Naar et Tog ekstraordinært standser paa fri Bane, og den i § 46 foreskrevne Undersøgelse viser, at Toget ikke kan bringes videre, hverken frem eller tilbage, forlanger Togføreren Hjælp paa nærmeste Togfølgestation eller paa en af de ved nærmere Instruks fra Driftsbestyreren udpegede Stationer.

Forlangendet skal indeholde Oplysning om, hvor Toget befinder sig (Kilometersten, Ledvogterhus, Overkørsel o. l.), om Uheldets Beskaffenhed, om Hovedspor er spærret, om Materiel er væltet eller løbet af Spor o. l., om, hvilken Hjælp der er fornøden (Hjælpemaskine, Hjælpevogn, Ambulance, Lægehjælp e. l.).

Forlangendet kan gives telefonisk (telegrafisk) eller ved Bud. Er Togets Lokomotiv tjenestedygtigt, kan dette benyttes til at overbringe Forlangendet.

*Et nedbrudt Tog maa ikke samtidig forlange Hjælp paa to eller flere Stationer.*

Hjælpens  
Frem-  
skaffelse.

2. *Saa snart Hjælp er forlangt paa en Station, paahviler det alene Stationsbestyreren paa denne uden Ophold at skaffe Hjælp til det nedbrudte Tog.* Ingen anden maa foretage noget i saa Henseende uden efter Anmodning fra nævnte Stationsbestyrer eller med hans udtrykkelige Samtykke.

Stationsbestyreren skal navnlig iagttage:

at den paa hver Side af det nedbrudte Tog liggende Togfølgestation straks underrettes om Uheldet, og at disse Stationers Tilstaaelse for Meldingen modtages,

at der efter Omstændighederne forlanges Hjælpemaskine, Hjælpetog, Hjælpevogn, Ambulance, Lægehjælp o. s. v.,

at Driftsbestyreren underrettes om Uheldet og dets Beskaffenhed,

at de Togfølgestationer, hvor det nedbrudte Tog skulde have krydset, overhalet eller passeret andre Tog, snarest underrettes, og

at lede Toggangen paa det spærrede Banestykke, indtil Ledelsen er overtaget af Driftsbestyreren eller af den, han dertil bemyndiger.

3. a. *Bliver et paa en Togfølgestation nedbrudt Tog i Stand til ved egen Hjælp at fortsætte sit Løb,* forinden en tilkaldt Hjælpemaskine er ankommen, skal Stationsbestyreren straks underrettes, og han foranlediger da Hjælpetoget standset, hvorefter den Togfølgestation, hvortil Hjælpemaskinen er naaet, henholdsvis Udgangsstationen, aflyser Maskinens Løb. Skal det Tog, der har været nedbrudt, fortsætte sit Løb i Retning mod Hjælpetoget og paa samme Spor som dette, maa det ikke afsendes, før der haves Sikkerhed for, at Hjælpetoget er standset paa en foranliggende Togfølgestation og underrettet.

Genoptagelse  
af Kørslen.

b. *Bliver et paa fri Bane nedbrudt Tog i Stand til ved egen Hjælp at fortsætte sit Løb,* forinden Hjælpemaskinen er ankommen, maa Togets Viderekørsel ikke finde Sted, medmindre der enten er indhentet Tilladelse fra den Togfølgestation, hvor Togføreren har forlangt Hjælp, eller der sendes Dækningspost forud for Toget i en Afstand af ca. 800 m og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

4. Et Hjælpetog bør føres med Forsigtighed til det nedbrudte Tog. Forinden det forlader den Togfølgestation, som begrænser det Banestykke, paa 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 eller Telegrafan er i Orden, samt om den anden Nabotogfølgestation er underrettet om dets Afsendelse. Udfærdigelse af Fri-

Hjælpetogets  
Førelse til  
det nedbrudte  
Tog.

baneordre til Hjælpetoget for det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes, kommer ikke til Anvendelse.

Saa snart Toget er bragt ind paa en af de Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, skal den anden underrettes derom, eventuelt ved Bud. Underretningen skal indeholde Oplysning om, hvorvidt Banen er farbar.

Det nedbrudte Togs Førelse, naar Telefon og Telegraf er i Uorden.

5. Er Telefonen og Telegrafen i Uorden, skal Toget, naar det af Hjælpetoget bringes frem eller tilbage, dækkes ved, at der sendes en Dækningspost forud for det i en Afstand af ca. 800 m, og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

Banen ufarbar.

6. De foran givne Regler for nedbrudte Tog kommer ikke alene til Anvendelse, naar selve Togets Utjenstdygtighed hindrer dets Fremførelse, men ogsaa, naar et Tog paa fri Bane bliver ude af Stand til at fortsætte sit Løb, fordi *Banelinien* er blevet ufarbar.

Snelæg.

7. Skyldes Ufarbarheden Snelæg, kommer de herfor særligt givne Forskrifter til Anvendelse.

Standses et Tog af Sne paa fri Bane med ringe Udsigt til snart at kunne komme videre, skal Togføreren saa vidt muligt underrette en af de Togfølgestationer, der begrænser det Banestykke, hvor Toget befinder sig, om Standsningen, selv om der ikke er Grund til at forlange Hjælp fra den paagældende Station.

Det paahviler den Togfølgestation, der faar Meddelelsen, eventuelt Forlangendet om Hjælp fra Togføreren, at iagttage de i Punkt 2 givne Bestemmelser for nedbrudte Tog.

Skal Sneplov udsendes paa et Banestykke, hvor der befinder sig et i Sne fastkørt Tog, maa dette Tog dog først underrettes, og det maa i saa Tilfælde, selv om det maatte være i Stand dertil, ikke sætte sig i Bevægelse imod Sneploven.

## § 48.

### Beskadigede og efterladte Vogne.

1. Opdages det, at en Vogn i et Tog paa fri Bane er saa beskadiget, at det kan befrygtes, at dens Videreførsel vil medføre Fare for Toget, skal Togføreren og Lokomotivføreren i Forening undersøge Vognen, hvorefter Toget om muligt føres videre med Forsigtighed til nærmeste Station, hvor Vognen udsættes. Beskadigede Vogne.

2. Bliver det nødvendigt for et Tog at efterlade Vogne paa den fri Bane, skal Togføreren drage Om-sorg for, at Vognene ved Bremsning eller paa anden Maade sikres saaledes, at de ikke kan sættes i Bevægelse, samt at de bliver bevogtet og dækket i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter. Efterladte Vogne.

Togføreren skal mod Kvittering give den første Togfølgestation skriftlig Underretning herom og skal endvidere give Lokomotivføreren Ordre til at standse foran Stationsmærket paa den første Togfølgestation. Naar Toget er bragt til Standsning, skal Togføreren underrette Stationsbestyreren, og Toget maa kun føres ind paa Stationen efter Ordre fra Stationsbestyreren.

Togfølgestationer, der faar den nævnte Underretning, følger de i § 47 for nedbrudte Tog givne Regler, idet dog Togmaskinen efter Omstændighederne kan benyttes som Hjælpemaskine.

## § 49.

### Ild i Toget.

Bemærkes der Ild i et Tog, skal Toget uopholdeligt standses og dækkes, jfr. § 46, Punkt 3 a. Den Vogn, hvori der er gaaet Ild, skilles fra de øvrige, og Ilden søges slukket. Det er forbudt, naar Ilden opdages, uden nærmere forudgaaende Undersøgelse at forsøge at føre Toget videre. Ild i Toget.

## § 50.

## Sprængning af Tog.

Sprængning  
af Tog.

Saafermt der i en ikke-luftbremset Togdel under Kørslen sker en Sprængning, maa Toget ikke standse eller mindske Hastigheden, men skal fortsætte sin Fart, indtil der haves Vished for, at den løsrevne Del ikke kan løbe ind i det. Det Personale, som er i den løsrevne Del, skal søge at bringe den til Standsnings saa hurtigt som muligt. Først naar den løsrevne Del er fuldstændig standset, maa Lokomotivet, eventuelt med den øvrige Del af Toget, gaa langsomt og forsigtigt tilbage for at tilkoble.

## § 51.

## Løse Vogne.

Løse Vogne.

Bliver Vogne af Vinden eller paa anden utilsigtet Maade ført ud paa Banelinien, skal Togfølgestationen eller Holdestedet, saa snart det bemærkes, give Alarmsignal til Linien.

Bemærkes løse Vogne paa Banen, skal enhver ved Banen beskæftiget ved alle til hans Raadighed staaende Midler søge at standse dem. De skal efter Omstændighederne søges indbragt til nærmeste Togfølgestation eller Holdested med Sidespor; men er dette ikke muligt, skal de dækkes som foreskrevet i § 46, Punkt 3 a, og Melding om det forefaldne gives til nærmeste Togfølgestation, henholdsvis Holdsted. 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.

## VII. Dræsiner, Troljer og lignende.

## § 52.

## Dræsiner, Troljer og lignende.

1. Dræsiner, Troljer og lignende maa ikke fremføres over Banen uden uafbrudt Ledsagelse af en ansvarlig Fører, og er et saadant Køretøj, læsset eller ulæsset, saa tungt, at det ikke af det tilstedeværende Personale ved Haandkraft kan sættes ud af Sporet, skal det fremføres efter de for Arbejdstog gældende Regler.

Ledsagelse og  
Bemanding.

Dræsiner og Troljer maa kun benyttes i tjenstligt Øjemed. De maa aldrig hægtes paa et Tog og ikke følge efter et saadant i mindre Afstand end 200 m. I Taage maa ikke køres med Troljer, medmindre Arbejdet paa Banen eller andre Omstændigheder gør det paatrængende nødvendigt. Under samme Forhold maa det saa vidt muligt undgaas at benytte Dræsiner.

Motordræsiner skal afgive Lydsignal af passende Styrke foran Overkørsler og Overgange.

2. Togfølgestationerne skal meddele forlangte Oplysninger saa nøjagtigt som muligt, og Oplysningerne maa kun gives af Stationspersonale, der er berettiget til at fungere som Stationsbestyrer. En Togfølgestation maa aldrig give en Dræsine m. v. Tilladelse til at befare Strækningen, før den har skaffet sig Oplysning om, hvilken Art af Køretøj det drejer sig om.

Stationernes  
Forhold.



Hastighed.  
Passering af  
Overkørsler.

3. Dræsiner m. v. skal fremføres med en efter Forholdene afpasset Hastighed.

Paa Stationerne, ved aabentstaaende Overkørsler samt paa Strækninger, hvor Udsigten over Banen er mindre god, maa Hastigheden ikke overskride 25 km/T. Ved Overkørsler, hvor de tilstødende Veje ikke kan overses i tilstrækkelig Afstand, maa Hastigheden ikke være større, end at Køretøjet kan standses foran Overkørslen, som først maa passeres, efter at Føreren har overbevist sig om, at Overkørslen er fri. Hastighedsnedsættelse og Standsning ved Overkørslerne kan dog undlades, naar det ved Haandsignal fra disse tilkendes, at Overkørslen er fri.

### VIII. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane samt Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.

#### § 53.

##### Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane.

1. Sidespor paa fri Bane betragtes som Holdsteder og skal være sikret som angivet i Ordensreglementets § 4, Stk. 2. Sikringsanlæg

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 aflaaet til frit Hovedspor og Dækningsporskifter og Sporspærre være stillet og aflaaet saaledes, at de hindrer Kørsel ud i Hovedsporet. De Nøgler, som giver Adgang til Aflaasningsanlægget, skal være fjernet fra Sporskifterne m. v. Sporskifternes Stilling og Aflaasning.

3. Kommer Aflaasningsanlægget paa et Sidespor i Uorden, skal nærmeste Togfølgestation snarest underrettes. Denne Station underretter Togene skriftligt og foranlediger Driftsbestyreren underrettet. Uregelmæssigheder.

Togene fremføres med fornøden Forsigtighed ved Passagen af Sidesporet, eventuelt rangeres de ved Togførerens Foranstaltning forbi.

I den Tid, Aflaasningsanlægget ved et Sidespor er i Uorden, skal Sidesporet være bevogtet i Togtid.

**Rangering.**

4. Togføreren for et rangerende Tog er personlig ansvarlig for, at Sidesporets Sikringsanlæg efter endt Rangering bringes i foreskreven Stand, og at Vognene hensættes paa Læssesporet inden for Fri-spormærkerne og bremses eller afstoppes.

**Foranstaltninger, naar Sidespor paa fri Bane er ude af Brug.**

5. Er et Sidespor i længere Tid ude af Brug, skal Sporskifterne aflaaes i Stillingen til Hovedspor og ved Banetjenestens Foranstaltning fastspigres og fastboltes til Sideskinnen ved Skruebolt med 2 Hængelaase, hver med sin Nøgleform, der afviger fra de almindelige Sporskiftelaases Nøgleform. Nøglen til den ene Laas afgives til en af Nabotogfølgestationerne, Nøglen til den anden Laas opbevares paa Banens Hovedkontor. Eventuel Bevogtning og Signalgivning skal da bortfalde. Sporskiftesignalerne fjernes, og hvor Hovedsignaler findes, skal Hovedsignalerne ugyldiggøres.

Driftsbestyreren underretter alle vedkommende, naar Bevogtningen af et Sidespor, hvis Sporskifter er spigrede, boltede og laasede, bortfalder eller skal genoptages.

**§ 54.****Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.**

Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane kan finde Sted paa de nedenfor angivne Betingelser.

Mellem to Togfølgestationer maa et Tog kun krydse, overhale eller overhales af *et* andet Tog. Togene, mellem hvilke Krydsning og Overhaling skal finde Sted, skal altid standse paa den Togfølgestation, hvorfra de kører ind paa Banestykket, hvor den ubetjente Station eller det ubetjente Sidespor er beliggende.

Togoverhaling maa dog kun finde Sted paa Stationer eller Sidespor med Telefon.

**1. a. Togkrydsning fastlagt i Tjenestekøreplanen.**

I Tjenestekøreplanen skal fastlægges, hvilket Tog der skal køre først ind paa Krydsningsstedet, og hvorledes Sporbenyttelsen skal være for begge Tog.

Mellem Togfølgestationerne A og B, der begrænser Banestykket, hvor den ubetjente Station eller det ubetjente Sidespor er beliggende, skal følgende Udveksling af Depecher finde Sted.

Station A sender til Station B Depechen:

»Har Tog 1 fri Bane fra Station A til ubetjent Station/Sidespor U og derfra til Station B, naar Krydsning med Tog 2 har fundet Sted paa Station /Sidespor U«.

Naar 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, naar Krydsning med Tog 2 har fundet Sted paa Station /Sidespor U. Tog 2 underrettes her«.

Derefter sender Station A følgende Depeche til Station B:

»Tog 1 underrettes her og afsendes«.

Efter at denne Udveksling af Depecher er tilendebragt, og Depecherne er indført i Telefonjournalen, udsteder hver af Stationerne en særlig Fribaneordre paa en dertil bestemt Formular. Den underskrives af Stationsbestyreren og gives til Togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den afleverer den til Lokomotivføreren inden Togets Afgang.

Begge Tog skal standse foran Stationsmærket paa Krydsningsstedet. Det Tog, der efter Planen skal køre først ind, rangeres efter Standsningen forsigtigt ind paa det for Toget bestemte Spor under Afgivelse af Signalet »Giv Agt«, hvorhos der i Mørke og i usigtbart Vejr vises rødt Lys fremad fra forreste Køretøj i Toget, saa længe dette er i Bevægelse.

Fastlægning af Sporbenyttelse. Afvikling af Krydsningen.

Naar Toget er bragt til Standsning paa det for samme bestemte Spor, skal Togføreren gøre »andet« Togs Togvej klar til Indrangering, og naar han har sikret sig, at Togvejen er fri til Standsningsstedet, og at de paa denne Del af Togvejen værende Sporskifter er retstillet, giver han Signal til »andet« Tog. Under Indrangeringen skal modgaaende Sporskifter være aflaaet eller betjent, og Togføreren for »første« Tog skal markere Standsningsstedet for »andet« Tog.

Ved Afgangen skal hvert Togs Togfører sikre sig, at Sporskifterne i Togvejen staar rigtigt for Udkørsel. Togføreren for det Tog, der benytter Sidesporet paa det paagældende Sted, er ansvarlig for, at Sporskifterne ved Togets Afgang er retstillet til Hovedspor og forskriftsmæssigt aflaaet og sikret. Sidesporet skal altid benyttes saaledes, at Toget rangeres direkte derind gennem det første Indgangssporskifte til Sidesporet.

Det er tilladt Togføreren i »første« Tog paa en ubetjent Station at overtage Stationen som betjent Station ved at sætte Indkørselssignalet i Virksomhed, og han er da ansvarlig for Stationen som fungerende Stationsbestyrer. Ogsaa i dette Tilfælde skal »andet« Tog standse foran Stationsmærket og kan derefter tages ind paa Stationens Indkørselssignal.

Kommer »andet« Tog først til Stationsmærket paa en ubetjent Station, og »første« Tog ikke kan ses, maa »andet« Tog ikke rangeres ind paa Stationen, medmindre Togføreren forinden gaar ind paa Stationen og overtager denne som betjent Station paa den i foranstaaende Stykke angivne Maade. Stationen skal, inden den som Stationsbestyrer fungerende Togfører forlader den, bringes i Stand som ubetjent Station.

Ved Sidespor paa fri Bane maa »andet« Tog ikke tages først ind.

1. b. *Krydsningsforlægning til ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane og Krydsning, der anordnes paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane, uden at være oplaget i Tjenestekøreplanen.*

Naar Driftsbestyreren eller den Station (Station T), der har Bemyndigelse til at forlægge Krydsning (jfr. § 38), beslutter at forlægge Krydsning mellem 2 Tog til en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor paa fri Bane, sender Driftsbestyreren eller Station T hver af Togfølgestationerne A og B, der begrænser Banestykket, hvor den ubetjente Station eller det ubetjente Sidespor er beliggende, følgende Depeche:

»Kan Tog 1 krydse Tog 2 paa ubetjent Station /Sidespor U«. (Depeche Nr. 1).

Har Stationen intet at indvende mod Krydsningen, svares der:

»Ja, Tog 1 kan krydse Tog 2 paa ubetjent Station /Sidespor U«. (Depeche Nr. 2).

Derefter giver Driftsbestyreren eller Station T følgende Liniedepeche til Strækningen fra den oprindelige Krydsningsstation til den fjernest herfra liggende af Stationerne A og B.

»Tog 1 krydser Tog 2 paa ubetjent Station/Sidespor U. Tog . . . kører først ind paa Stationen/Sidesporet og kører paa Spor . . . , Tog . . . kører paa Spor . . .«. (Depeche Nr. 3).

Denne Depeche 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.

Saaframt det oprindelige Krydsningssted er ubetjent, gives Liniedepeche Nr. 3 til alle Togfølgestationer, der berøres af Krydsningsforlægningen.

Det rettidige Tog foranlediges underrettet om den fastslaaede Krydsningsforlægning af den oprindelige Krydsningsstation. Er denne ubetjent, gives Underretningen af den nærmest foregaaende Togfølgestation.

Det forsinkede Tog underrettes af den nærmest liggende af Stationerne A og B.

Lokomotivføreren og Togføreren paa begge Tog skal give Kvittering for, at Underretning — der skal gives skriftligt — er modtaget om Krydsningsforlægningen, om Sporbenyttelsen, og om hvilket Tog der først maa køre ind.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 1 a, som vedrører Afviklingen af Krydsningen.

Fastsættes der ved Anordning af et Særtog Krydsning paa en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor paa fri Bane, skal der i Anmeldelsen angives, hvilket Tog der skal køre først ind paa ubetjent Station/Sidespor, og hvorledes Sporbenyttelsen skal være for begge Tog.

Den, der anordner Særtog, skal foranledige, at det krydsende Tog underrettes om Krydsningen paa ubetjent Station/Sidespor U paa en foranliggende Togfølgestation, hvor Toget skal holde, eventuelt paa Udgangsstationen.

Togets Togfører og Lokomotivfører skal give Kvittering for, at Underretning, der skal ske skriftligt, er modtaget om Krydsningen, om Sporbenyttelsen, og om hvilket Tog der skal køre først ind.

Tilsvarende Kvittering skal gives af Særtogets Togfører og Lokomotivfører paa Togets Udgangsstation. Stationen, der afgiver Underretning til det krydsende Tog, skal til den nærmeste af Togfølgestationerne A og B afgive følgende Depeche:

»Tog . . . . underrettet om Krydsning med Særtog . . . . paa ubetjent Station/Sidespor U«.

Modtager Stationen ikke denne Depeche rettidigt forholdes paa følgende Maade:

Toget søges underrettet paa en anden Station, saa vidt muligt en Holdestation. Kan dette ikke ske, under-

Krydsning  
ved Anord-  
ning af Sær-  
tog.

rettes Toget paa Stationen, hvor det tages ind paa den i Signalreglementet angivne Maade.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 1 a, som vedrører Afviklingen af Krydsningen.

## 2. a. *Togoverhaling fastlagt i Tjenestekøreplanen.*

I Tjenestekøreplanen skal fastlægges, hvorledes Sporbenyttelsen skal være for begge Tog.

Mellem Togfølgestationerne A og B, der begrænser Banestykket, hvor den ubetjente Station eller det ubetjente Sidespor er beliggende, skal følgende Udveksling af Depecher finde Sted.

Station A sender Station B Depechen:

»Tog 1 afsendes til ubetjent Station/Sidespor U, for der at overhales af Tog 3.«

Efter Modtagelse af Kvittering afsender Station A Tog 1.

Tog 1 skal paa Overhalingsstedet anbringes paa det for Toget bestemte Spor. Efter at Toget er bragt til Standsning, skal Togføreren gøre Tog 3's Togvej klar til Indrangering og sikre sig, at Togvejen er fri, og Sporskifterne i den er retstillet. I Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignal skal føres, skal han endvidere sørge for, at Signal »Toget overhales« vises paa Togets bageste Vogn.

Togføreren melder derefter telefonisk til Station A, at Linien er fri til Overhalingsstedet.

Stationen skal give denne Melding videre til Tog og Lokomotivføreren for Tog 3.

Station A afsender derefter Tog 3.

Tog 3 skal standse foran Stationsmærket paa Overhalingsstedet.

Efter at Tog 3 er standset, giver Togføreren for Tog 1 Signal til Tog 3, som derefter med Togets Togfører som Rangerleder indrangeres paa Overhalingsstedet. Under Indrangeringen skal modgaaende Sporskifter være aflaaet eller betjent.

Fastlægning  
af Spor-  
benyttelse.  
Afvikling af  
Overhalingen.

Det er tilladt Togføreren for Tog 1 paa en ubetjent Station at overtage Stationen som betjent Station ved at sætte Indkørselssignalet i Virksomhed. Ogsaa i dette Tilfælde skal Tog 3 standse foran Stationsmærket og kan derefter tages ind paa Stationens Indkørselssignal, hvorefter det videresendes efter Afgangstilladelse fra Togføreren for Tog 1.

Tog 1 maa ikke afgaa fra Overhalingsstedet, forinden Togføreren har modtaget telefonisk Melding fra Station B om, at Tog 3 er ankommet, og at Banen er fri til Station B. Togføreren for Tog 1 er ansvarlig for, at Sporskifterne ved Togets Afgang er retstillet til Hovedsporet og forskriftsmæssigt aflaaet, samt at Hovedsporet er frit.

Saafernt Togføreren har overtaget Stationen som betjent Station, skal Stationen, inden Tog 1 forlader den, bringes i Stand som ubetjent Station.

2. b. *Togoverhaling forlagt til ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane og Togoverhaling, der anordnes paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane uden at være optaget i Tjenestekøreplanen.*



Naar Driftsbestyreren eller den Station (Station T), der har Bemyndigelse til at forlægge Togoverhaling, fastsætter ny Togoverhaling paa en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor eller forlægger en Togoverhaling bagud til en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor, giver Driftsbestyreren eller Station T følgende Depeche til Station A:

»Tog 1 forsinket. Kan det overhales paa ubetjent Station/Sidespor U«.

Er der intet til Hinder for Overhaling, svarer Station A:

»Ja, Tog 1 kan overhales paa ubetjent Station/Sidespor U«.

Driftsbestyreren eller Station T giver derefter Liniedepechen:

»Tog 3 overhaler Tog 1 paa ubetjent Station/Sidespor U. Tog 3 kører paa Spor . . . , Tog 1 paa Spor . . . « til hele den Strækning, over hvilken Toggangen bliver forandret, og til Station A.

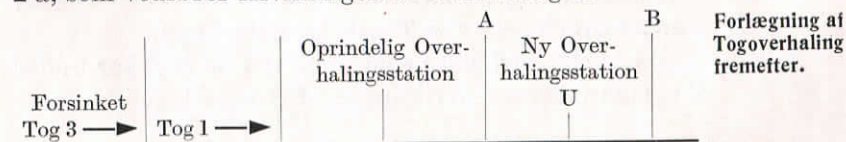
Den for de paagældende Tog nærmest liggende (Station A) af de to Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, hvor det nye Overhalingssted er beliggende, skal i alle Tilfælde bringe det forsinkede Tog 1 til Standsning paa Station A ved den i Signalreglementet bestemte Signalgivning.

Station A skal skriftligt underrette Tog 1 om Forlægningen af Overhalingen eller om den fastsatte nye Togoverhaling og om Sporbenyttelsen samt paalægge Togføreren at sørge for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal »Toget overhales« paa bageste Vogn paa Overhalingsstedet.

Togets Togfører og Lokomotivfører skal begge give skriftlig Kvittring for, at Underretning er modtaget om Overhalingen og om Sporbenyttelsen.

Station A skal ligeledes i alle Tilfælde bringe Tog 3 til Standsning paa Stationen ved den i Signalreglementet bestemte Signalgivning og give Toget skriftlig Underretning om Overhalingen og Sporbenyttelsen. Togets Togfører og Lokomotivfører skal begge afgive skriftlig Kvittring for, at Underretning er modtaget om Overhalingen og om Sporbenyttelsen.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 2 a, som vedrører Afviklingen af Overhalingen.



Naar Driftsbestyreren eller den Station (Station T), der har Bemyndigelse til at forlægge Overhaling, beslutter at forlægge en Overhaling fremefter til ubetjent Station/Sidespor U, afgives der til den for paa-gældende Tog nærmest liggende (Station A) af de to Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, hvor ubetjent Station/Sidespor U er beliggende, følgende Depeche:

»Tog 3 forsinket. Kan det overhale Tog 1 paa ubetjent Station/Sidespor U«.

Er der intet til Hinder for Overhaling, svarer Station A:

»Ja, Tog 3 kan overhale Tog 1 paa ubetjent Station/Sidespor U«.

Driftsbestyreren eller Station T giver derefter Li-niedepechen:

»Tog 3 overhaler Tog 1 paa ubetjent Station/Side-spor U. Tog 1 kører paa Spor . . . , Tog 3 paa Spor . . . « til hele den Strækning, over hvilken Toggangen bliver forandret, og til Station B.

Den oprindelige Overhalingsstation underretter begge Tog om den foretagne Overhalingsforlægning og om Sporbenyttelsen. Togfører og Lokomotivfører paa begge Tog skal give skriftlig Kvittering for, at Underretning er modtaget om Overhalingen og Sporbenyttelsen. Naar Underretningen er besørget og Kvittering modtaget, af-giver Stationen til Station A for hvert af Togene en Depeche om, at Toget er underrettet om Overhalingen og Sporbenyttelsen.

Station A skal i alle Tilfælde bringe Tog 1 til Standsning paa Stationen ved den i Signalreglementet bestemte Signalgivning og sørge for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignal føres, vises Signal »Toget overhales« fra Togets bageste Vogn.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 2 a, som vedrører Afviklingen af Overhalingen.

Fastsættes der ved Anordning af et Særtog Overhaling paa en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor paa fri Bane, skal der i Anmeldelsen angives, hvorledes Sporbenyttelsen paa Overhalingsstedet skal være for begge Tog.

Den, der anordner Særtoget, skal foranledige, at Toget, der skal overhale Særtoget eller overhales af dette, underrettes skriftligt om Overhalingen paa ubetjent Station/Sidespor U paa fri Bane og om Sporbenyttelsen.

Underretningen skal gives paa en foranliggende Station, hvor Toget skal holde, eventuelt paa Udgangsstationen. Togets Togfører og Lokomotivfører skal begge give skriftlig Kvittering for, at Underretning er modtaget om Overhalingen og Sporbenyttelsen paa Overhalingsstedet.

Tilsvarende Kvittering skal gives af Særtogets Togfører og Lokomotivfører paa Særtogets Udgangsstation.

Stationerne, der underretter Toget og Særtoget om Overhalingen og Sporbenyttelsen, skal til den nærmest liggende (Station A) af de to Togfølgestationer, som begrænser Banestykket, hvor Overhalingsstedet er beliggende, afgive en Depeche om, at Toget/Særtoget er underrettet om Overhalingen paa ubetjent Station/Sidespor U og om Sporbenyttelsen.

Station A skal i alle Tilfælde bringe Tog 1 til Standsning paa Stationen ved den i Signalreglementet bestemte Signalgivning og sørge for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignal føres, vises Signal »Toget overhales« fra Togets bageste Vogn.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 2 a, som vedrører Afviklingen af Overhalingen.

Fastsættelse af Overhaling ved Anordning af Særtog.

## IX. Bestemmelser vedrørende Rangering.

### § 55.

#### Almindelige Regler for Rangering\*).

##### 1. Rangerpersonalet.

Ingen maa uden dertil af Stationsbestyreren modtaget Bemyndigelse eller Ordre flytte Jernbanevogne paa Stationerne.

Rangeringen skal altid ledes af en bestemt Mand, Rangerlederen.

Enhver af Stations- og Togpersonalet, der har med Rangering at gøre, skal være forsynet med Signalføjte og, i al Fald Lederen, i Mørke tillige med Haandsignallygte.

Rangersignalerne afgives i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Det er Personalet forbudt under Rangeringen at tage Plads paa Pufferne.

Rangerlederen er ansvarlig for, at Arbejdet udføres med Omsigt og Nøjagtighed efter de foreskrevne Regler og saaledes, at Rangerpersonalet ikke letsindigt udsætter sig for Fare.

Lokomotivføreren skal med Lokomotivet eller Motortvognen foretage enhver Bevægelse, som forlanges af ham, for saa vidt han ikke finder, at den kan medføre Fare, og han skal i dette Tilfælde gøre Rangerlederen opmærksom derpaa.

\*) For Rangering paa Havnebaner og Havnepladser gælder særligt Reglement for de enkelte Baner. For Rangering til og fra Færger se Ordensreglementets §§ 52 og 53.

Rangerlederen skal vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse det mest mulige af den Strækning, der skal befares, og saaledes, at han saavidt muligt kan ses af Lokomotivføreren. Kan direkte Rapport mellem Rangerleder og Lokomotivfører ikke opnaas, kan en Mellemmand, der gentager Signalerne, benyttes. Rangerlederen skal straks standse Rangeringen, hvis der viser sig Hindringer for denne.

Enhver Ordre skal afgives klart og tydeligt; særlig bør de Sporskifter, der skal skiftes, betegnes saa tydeligt, at Misforstaaelse undgaas.

Hvis der indtræffer Uheld under Rangeringen, skal Rangerlederen underrette Stationsbestyreren og søge Grunden til Uheldet konstateret.

##### 2. Forskellige Regler vedrørende Rangeringens Udførelse.

Under Rangering skal Rangerlederen overbevise sig om, at der er frit Spor, hvor Bevægelsen skal foregaa, og at Sporskifterne er rigtigt stillet og eventuelt betjent, samt sikre sig, at der ikke er anbragt Stoppebomme eller andre Stoppemidler mellem de Vogne, hvormed eller hvortil der skal køres.

Ved Rangering paa Læssespor og Nabospor til Læssespor samt i alle Tilfælde med Vogne under Af- eller Paalæsning skal Rangerlederen sørge for, at de ved Vognene beskæftigede Folk, der ogsaa kan opholde sig paa den fra Læssevejen vendende Side af Læsse sporet, varskos i Tide.

Inden Rangeringen paabegyndes med Vogne, der er under Paa- eller Aflæsning, skal Rangerlederen sikre sig, at Læssemaaden tillader Rangering med disse.

Inden Rangeringen paabegyndes med Vogne, der har udadgaaende Sidedøre, skal disse være lukket eller fastholdt i aaben Stilling af de dertil bestemte Kroge.

Det skal paases, at Presenningbomme, Læssebroer

o. l. anbringes saaledes, at Beskadigelse ikke derved kan fremkomme.

Foretages Rangeringen ud over Overkørsler, der ikke er forsynet med Bomme eller Blinklys, skal Rangeringen ske med særlig Forsigtighed og i langsomt Tempo og under Afgivelse af Lydsignal, hvis der ikke er tilstrækkelig Oversigt. Sker Rangering over Overkørsler med Bomme, der midlertidig ikke kan lukkes, eller med Blinklys, der midlertidig ikke kan sættes i Virksomhed, skal særlig Agtpaagivenhed udvises, og Rangerlederen eller hans Medhjælper skal tage Plads paa Overkørslen for at stoppe Færdslen.

Efter Standsning ved Perron af personførende Tog maa der ikke foretages Bevægelse med Togets Persondel, medens de rejsende er under Ud- eller Indstigning.

Der maa ikke rangeres udenfor Rangergrænsmærket, medmindre Lokomotivføreren har erholdt Fribaneordre til nærmeste Station i Overensstemmelse med Reglerne for Arbejdstog.

Rangering ud i ventet Togs Togvej maa kun finde Sted, naar det er nødvendigt af Hensyn til Krydsning eller for at afsætte eller optage Vogne paa Sidespor, og kun efter udtrykkelig Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde fra Stationsbestyreren; Mastesignalet »Stop« skal vises mod det kommende Tog. Ved denne Rangering skal Rangerlederen staa paa Lokomotivet (Motorvognen) eller en af Rangertrækkets Bremsevogne, og han maa ikke springe af, før den fremadgaaende Bevægelse er standset.

Rangering ud i andet Togs Togvej maa dog ikke finde Sted ved Krydsning paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.

Rangertræk, Lokomotiver, Motorvogne, Traktorer m. v., der paa en Station kører efter et afgaaende Tog ad dettes Udkørselsspor, maa ikke komme det afgaaende Togs sidste Vogn nærmere end 100 m.

Ved Rangeringen skal udvises Forsigtighed, saaledes at Vognene og det i dem værende Gods ikke beskadiges.

Naar færdigrangerede Vogne er paa Plads, skal de altid staa inden for Frispormærkerne og være sikret som angivet i § 15.

Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremsset, og i hvert Fald skal den bageste Bremse være fastspændt.

Nærværende Reglement sættes herved i Kraft som gældende for samtlige i Drift værende Privatbaner fra den 1. Oktober 1944.

Fra samme Tidspunkt ophæves det under 30. Juni 1936 udfærdigede Sikkerhedsreglement for Privatbanerne.

*Trafikministeriet, den 19. Februar 1944.*

P. M. V.

**Hoskiær.**

Birger Johannsen.





## TILLÆG II

*til sikkerhedsreglement for*

PRIVATBANERNE AF 19. FEBRUAR 1944

§ 10 punkt 5 udgår og erstattes af følgende:

„5. stationens leder har ansvaret for, at det under stationen tjenstgørende personale kun benyttes til sporskifte- og signalbetjening, når det er fuldt fortrolig med sådant arbejde.

Den, der betjener et sporskifte, har ansvaret for dets betjening.

Stationsbestyreren har ansvaret for sporskifternes stilling og aflåsning, jfr. dog nedenfor om stationer med ekspeditricebetjening.

På de i tjenstekøreplanen som ekspeditricestationer betegnede stationer betjenes sporskifterne altid (også når der måtte være mandlig afløsning) af togpersonalet, og togføreren har personlig ansvaret for, at stationens sporskifter efter endt rangering stilles tilbage i normal stilling og aflåses såvel ved buk som ved tunge, og at vogne henstår inden for frispormærket og er bremsset og afstoppet. Efter endt rangering skal togføreren afgive melding til ekspeditricen om, at sporskifterne er rigtigt stillet og aflåset og togvejen fri.

Bestemmelserne i foranstående stykke fritager dog ikke ekspeditricen (stationsbestyreren) for at foretage togvejs- eftersyn, jfr. § 27.“

Dette tillæg træder i kraft straks.

Ministeriet for offentlige arbejder, d. 7. februar 1950.

P. m. v.

E. b.

Birger Johannsen.