

DANSKE STATS BANER
GENERALDIREKTORATET



POLITIREGLEMENT
FOR
DANSKE STATS BANER

AF 17. JANUAR 1934

1. juli 1964

I nærværende optryk er medtaget
rettelsesbladene I-XVIII
samt senere tilkomne rettelser

KØBENHAVN

1964

DANSKE STATS BANER
GENERALDIREKTORATET



POLITIREGLEMENT
FOR
DANSKE STATS BANER

AF 17. JANUAR 1934

1. juli 1964

I nærværende optryk er medtaget
rettelsesbladene I-XVIII
samt senere tilkomne rettelser

KØBENHAVN

1964

DANSKE STATS BANER
GENERALDIREKTORATET



POLITIREGLEMENT
FOR
DANSKE STATS BANER

AF 17. JANUAR 1934

1. juli 1964

I nærværende optryk er medtaget
rettelsesbladene I-XVIII
samt senere tilkomne rettelser

KØBENHAVN

1964

DAanske STATSBANE
STATSBANE

Politireglementet fordeles til:

Administrationskontorer o lign efter behov



POLITIREGLEMENT

DAanske STATSBANE

1934



KØBENHAVN

CHRISTTREUS BOGTRYKKERI . KØBENHAVN

Indholdsfortegnelse

I Banen og stationerne

	Side
§ 1 Sporvidde	1
§ 2 Banens farbarhed	1
§ 3 Grænserne for det frie rum over sporene	2
§ 4 Sporskifter, frispormærker	7
§ 5 Henstående lokomotiver og vogne m m	8
§ 6 Drejeskiver, skydebroer	8
§ 7 Eftersyn af banen	8
§ 8 Banens hegn	8
§ 9 Overkørsler og overgange i skinnehøjde	9
§ 10 Betjening af bevogtede overkørsler	9
§ 11 Betjening af private overkørsler	10
§ 12 Signaler på den frie bane.....	10
§ 13 Elektriske forbindelser	10
§ 14 Stationsnavne og ure	11
§ 15 Længdemærker	11

II Det rullende materiel

§ 16 Materiellets konstruktion og tilstand	12
§ 17 Hjul	12
§ 18 Bærefjedre, træk- og stødindretninger	13
§ 19 Koblinger	13
§ 20 Bremsler	13
§ 21 Damplokomotivernes indretning	14
§ 22 Prøver og eftersyn af damplokomotiver og tendere	15
§ 23 Motorlokomotivernes og motorvognenes indretning	17
§ 24 Prøver og eftersyn af motorlokomotiver og motorvogne...	19
§ 25 Vognenes indretning	19
§ 26 Vognenes eftersyn	20

III Togenes sammensætning og gang

§ 27 Togenes størrelse	21
§ 28 Lokomotivernes og motorvognenes plads i togene	21
§ 29 Sneplove	22

	Side
§ 30 Bremsere i togene	22
§ 31 Bremsernes betjening og fordeling	25
§ 32 Beskyttelsesvogne	26
§ 33 Læsning af godsvogne	26
§ 34 Signaler på togene	27
§ 35 Signaler fra togpersonalet og de rejsende	27
§ 36 Medførelse af redskaber	27
§ 37 Lokomotivernes og motorvognenes betjening og førelse ...	28
§ 38 Kørsel på lokomotiverne og i motorvognenes førerrum ...	28
§ 39 Personalets indbyrdes forhold	29
§ 40 Eftersyn af togene forinden afgang	29
§ 41 Køreplan	29
§ 42 Kørehastigheden	30
§ 43 Togenes ind-, ud- og gennemkørsel på stationerne	32
§ 44 Kørsel over uaflykkede overkørsler	33
§ 45 Kørsel på dobbeltsporede baner	33
§ 46 Særtog	34
§ 47 Arbejdstog	34
§ 48 Standsninger på den frie bane	35
§ 49 Signalreglement	35
§ 50 Kørsel på havnespor	35

IV Søruterne

§ 51 Almindelige bestemmelser	36
§ 52 Færgehavne m m	36
§ 53 Vognes og lokomotivers ombord- og ilandsætning	36
§ 54 Sejladsen	37
§ 55 Damplokomotiver om bord på færgerne	37
§ 56 Skibsdagbøger	37

V Slutningsbestemmelser

§ 57 Ulykkestilfælde	38
§ 58 Bestemmelser for publikum	38
§ 59 Reglementets ikrafttræden. Ophævelse af ældre reglementer	38

Til sikkerhed for færdslen og til opretholdelse af orden på de under statsdrift værende jernbaner med tilhørende søruter fastsætter ministeren for offentlige arbejder herved følgende bestemmelser.

I. Banen og stationerne

§ 1

Sporvidde

Sporvidden, målt mellem skinnehovedernes inderkanter, skal være 1435 mm, med udvidelse i kurver, hvor det er fornødent. Generaldirektøren fastsætter nærmere regler for denne udvidelse samt for, hvilken afvigelse fra sporvidden, fremkommen ved sporets brug, der vil kunne tillades.

I betonsvellespor skal den normale sporvidde være 1432 mm.

§ 2

Banens farbarhed

1. Banen skal holdes i en sådan stand, at den med sikkerhed kan befares med den for vedkommende strækning fastsatte største hastighed (jf § 42).

Strækninger, som midlertidig ikke kan befares med den i henhold til § 42 fastsatte største hastighed, skal betegnes ved signaler.

2. Bliver en strækning af banen ufarbar på grund af istandsættelser eller af andre årsager, skal der i tilbørlig afstand fra begge ender af den udstilles faresignaler, og disse må, selv om intet tog ventes, ikke borttages, førend strækningen atter er farbar.

§ 3

Grænserne for det frie rum over sporene

1. Rummet over spor, på hvilke tog eller vogne kan komme til at bevæge sig, skal holdes frit for bygningsanlæg og genstande af alle arter i det omfang, som fremgår af de til enhver tid gældende fritrumsprofiler.

De for nybygninger gældende fritrumsprofiler fastsættes ved særlig instruktion; i øvrigt gælder for tiden de på hosstående figurer viste profiler.

Hvor der på disse er anvendt betegnelsen hovedspor, forstås her ved spor, som kan ventes befaret af plantog og særtog.

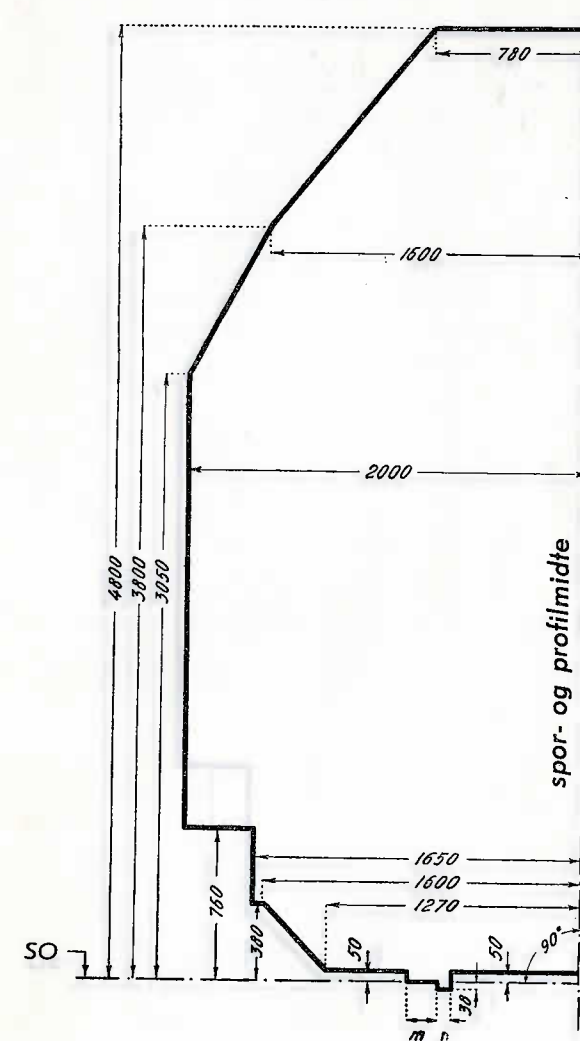
Profilerne er inddelt i fire grupper, I—IV, svarende til arten af de spor, for hvilke de er gældende.

2. Fritrumsprofilernes breddemål skal måles i en plan vinkelret på sporaksen og parallelt med en linie rørende skinnehovedernes overflade. Ved spor med udvidelse skal profilernes akse lægges gennem det udvidede spors midte. I kurver skal afstandene fra spormidte til profilgrænserne gives en passende forøgelse.

3. Tilladelse til afvigelser fra de her givne mål for grænserne for det frie rum kan kun gives af generaldirektøren for statsbanerne.

Grænser for det frie rum over sporene

Profil I
Den frie bane

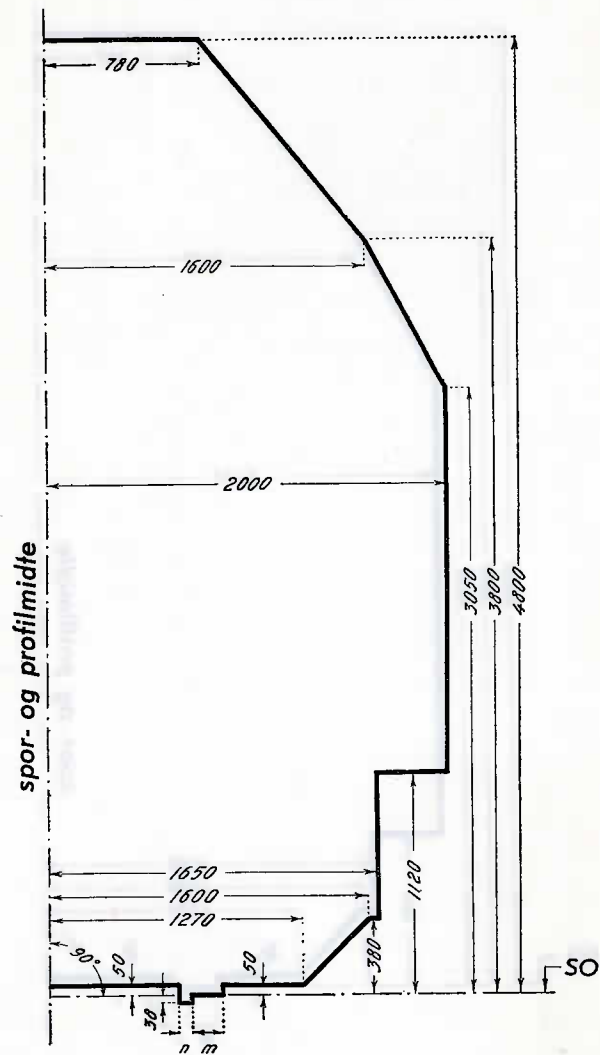


Målene i mm

Grænser for det frie rum over sporene

Profil II

Stationernes hovedspor samt forbindelsesbaner mellem stationer og havnespor

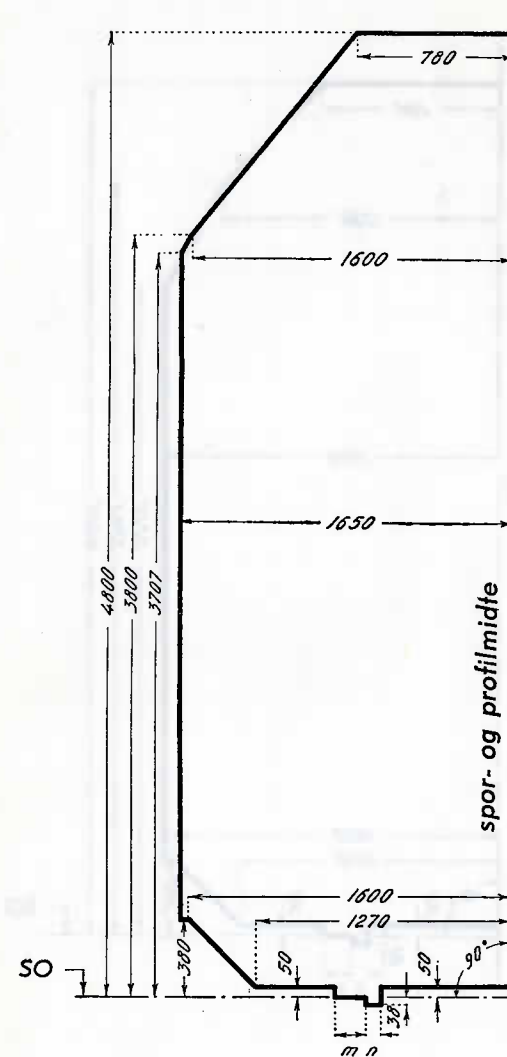


Målene i mm

Grænser for det frie rum over sporene

Profil III

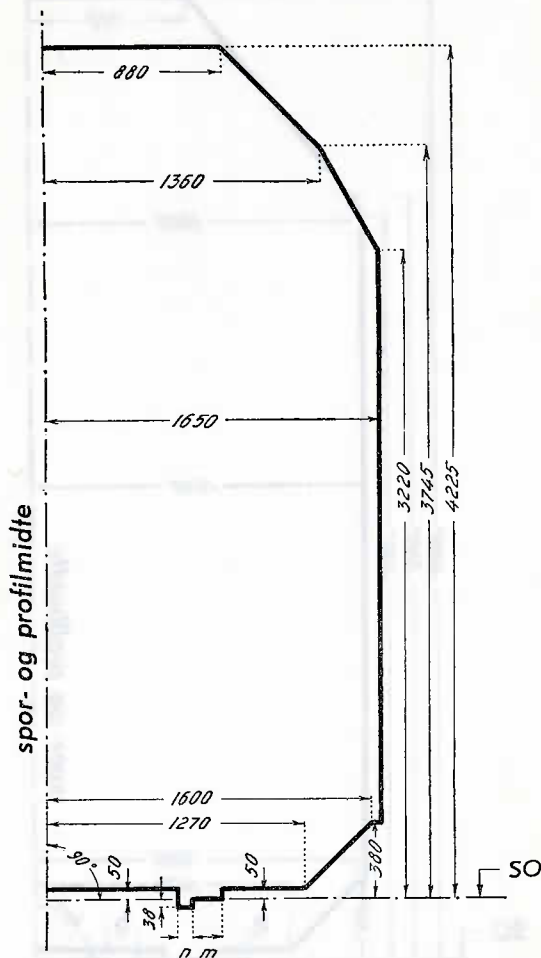
Pakhus-, læsse- og depotspor samt havnespor og deslige



Målene i mm

Grænser for det frie rum over sporene

Profil IV
Værksteds- og remisespor



Målene i mm

§ 4

Sporskifter, frispormærker

1. Ethvert sporskifte skal, når det imod tungespidsen befares af tog (plantog, særtog, arbejdstog og hjælpetog), være fastholdt i den rette stilling, enten ved aflåsning eller ved håndkraft. For rangering gælder særlige af generaldirektøren for statsbanerne fastsatte regler.

2. Ethvert ubevogtet sporskifte på den frie bane skal være aflåset og forbundet med sporskiftesignal, der viser sporskiftets stilling. Signalet kan dog bortfalde, når sporskiftet i længere tid er ude af brug, men dette må da på betryggende måde være fastholdt i sådan stilling, at togenes vej er sikret.

3. For sporskifter, der ligger i stationers hovedspor, skal være foreskrevet en bestemt normalstilling.

4. Imellem sammenløbende eller hinanden krydsende spor skal der sættes frispormærker, som angiver den grænse, hvortil jernbanevogne kan føres frem på det ene spor uden at spærre den frie brug af det andet.

5. På stationerne skal alle i hovedspor (jf § 3, 1.) beliggende sporskifter være sikret enten

a derved, at det signal, hvorved der åbnes togenes adgang til stationen gennem den togvej, hvori sporskiftet findes, er sat således i afhængighed af dette, at signalet kun kan gives, når og så længe sporskiftet er stillet rigtigt og fastholdt i denne stilling, eller

b derved, at sporskiftet er forbundet med et særligt sporskiftesignal, der viser dets stilling.

På stationer ved banestrækninger, på hvilke kørehastigheden kan overstige 75 km i timen (jf § 42), skal sporskifter, der kan ventes befaret imod tungespidsen af gennemkørende, personførende plantog, være sikret på den under punkt a angivne måde.

Den omstændighed, at et centralsikringsanlæg midlertidig sættes ud af brug, medfører dog ikke nødvendigheden af en eventuel nedsættelse af den største tilladte hastighed på fri bane.

§ 5

Henstående lokomotiver og vogne m m

Henstående lokomotiver, motorkøretøjer, vogne m m skal være sikret mod utilsigtede bevægelser. Damplokomotiver og de i materiellet værende dampkedler skal, når de henstår under damp, være under tilsyn. Ved motorkøretøjer, der henstår med igangsat motor, skal altid opholde sig en med køretøjets betjening fortrolig mand, medmindre der er truffet særlige foranstaltninger, der forhindrer, at køretøjet kan sættes i bevægelse af uvedkommende.

§ 6

Drejeskiver, skydebroer

I hovedspor, som befares af personførende tog, må der ikke lægges drejeskiver og skydebroer undtagen for enden af sporet.

§ 7

Eftersyn af banen

1. Banen skal i det mindste én gang om ugen efterses omhyggeligt i hele sin udstrækning. Ved denne undersøgelse skal der gives særlig agt på, om sporskiftnings- og signalapparaterne er i tilbørlig stand. Med strækninger, hvis tilstand kan give anledning til fare for togene, skal der føres stadigt tilsyn.

2. Sporskifter i stationernes hovedspor skal underkastes periodiske eftersyn, der skal godtgøre, at sporskifterne med tilhørende signalapparater er i tilbørlig stand.

Generaldirektøren for statsbanerne fastsætter, hvor ofte og af hvem eftersynet skal foretages.

§ 8

Banens hegn

For så vidt banen i henhold til givne bestemmelser er forsynet med hegn, skal dette vedligeholdes i forsvarlig stand.

Når den for en jernbanestrækning fastsatte højeste kørehastighed varigt ned sættes til 75 km/t eller derunder, kan DSB lade banehegn og lukkeindretninger for overkørsler på strækningen bortfalde.

§ 9

Overkørsler og overgange i skinnehøjde

1. Alle bevogtede overkørsler og overgange samt alle andre overkørsler og overgange, der ikke er sikret ved helt eller delvis automatisk virkende lyssignalanlæg, skal på indhegnede baner, hvor den største tilladte kørehastighed overstiger 75 km i timen, være forsynet med iøjnefaldende lukkeindretninger såsom led eller bomme, låger eller drejekors. Under særlige omstændigheder kan kæder eller lignende bruges til afspærring af overkørsler og overgange.

2. Bomme for bevogtede overkørsler kan være manuelt betjent eller helt eller delvis automatisk virkende.

Manuelt betjente bomme for bevogtede overkørsler kan indrettes til at åbnes og lukkes ved hjælp af mekaniske træk, men skal, når afstanden til betjeningsstedet er over 50 m, være forsynet med en klokke, hvormed der ringes før lukningen.

§ 10

Betjening af bevogtede overkørsler

1. De med lukkeindretninger forsynede offentlige overkørsler skal, når der ikke ventes tog, være åbne for den offentlige færdsel.

2. Led og bomme for offentlige overkørsler betjenes ved banens foranstaltning. Ledvogterne skal lukke ledene eller bommene, så snart et tog nærmer sig. Forhindrer manglende udsigt ud ad banen, tåge, snefog eller andre omstændigheder dem i at se toget i tilbørlig afstand fra overkørslen, skal de lukke 4 minutter før et togs planmæssige eller efter særlig underretning forventede passagetid, eller når de ved signal underrettes om et togs ankomst. Ledene eller bommene åbnes atter, så snart toget er kørt forbi. Lukning af led og bomme kan i særlige tilfælde undlades, når toget bringes til standsning foran overkørslen og derefter føres forsigtigt over denne under afgivelse af lydsignaler.

Hjælpetog kan føres forbi uaflykkede led og bomme uden at bringes til standsning, men der skal i sådanne tilfælde gøres kraftig brug af lydsignaler.

3. Lukkeindretninger for offentlige overkørsler skal efter solnedgang, så længe de er lukket, være forsynet med lygter, der viser rødt lys mod vejen (gaden).

4. Bevogtede overkørsler, der er anlagt for fællesveje, som ikke stadig benyttes, kan med vedkommendes samtykke holdes lukket i de tidsrum, hvori de ikke benyttes; men de skal da holdes aflåset.

§ 11

Betjening af private overkørsler

Led og bomme for private overkørsler åbnes og lukkes af de til dem henviste brugere i overensstemmelse med politibestemmelserne i statsbanelov af 11. juni 1959.

§ 12

Signaler på den frie bane

1. Følgende signaler skal kunne gives på den frie bane:

- „Stop“ („Fare“),
- „Forsigtig“ („Kør langsomt“),
- „Kør“ („Fri bane“).

2. Krydsninger af baner i skinnehøjde udenfor stationer skal i alle retninger dækkes ved indbyrdes afhængige signaler.

3. For krydsninger med mergelspor, roespor, midlertidige arbejds- spor og lignende spor fastsættes bestemmelser i hvert enkelt tilfælde af generaldirektøren for statsbanerne.

§ 13

Elektriske forbindelser

Stationerne skal være forsynet med elektriske apparater til udveksling af indbyrdes meddelelser. Endvidere skal ledvogtere på den frie bane ved elektriske signaler kunne underrettes om togenes afgang. Dispensation fra sidstnævnte bestemmelse kan gives af generaldirektøren.

På hovedbaner skal der på passende steder på den frie bane forefindes elektriske apparater til hidkaldelse af hjælpelokomotiver.

§ 14

Stationsnavne og ure

1. På enhver station skal stationsnavnet være tydeligt angivet på et for det rejsende publikum iøjnefaldende sted.

2. På enhver betjent station skal der findes i det mindste ét ur, som er anbragt på et for publikum synligt sted.

3. Togførere, lokomotivførere og baneformænd skal i tjenesten altid have et rigtigt gående ur på sig.

§ 15

Længdemærker

Langs banen sættes længdemærker.

II. Det rullende materiel

§ 16

Materiellets konstruktion og tilstand

1. Det rullende materiel og alle faste dele på dette skal på lige spor i midtstilling være indenfor konstruktionsprofilet, og ved passage gennem en kurve med radius 400 m skal det med maksimalt udsving være indenfor den for nævnte kurve gældende spillerumslinie.

Disse bestemmelser skal være opfyldt, såvel når fjedrene er helt sammentrykket og hjulringene maksimalt afdrejet som ved største tilladte pufferhøjde.

2. Damplokomotiver, tendere, motorkøretøjer og vogne skal holdes i en sådan stand, at kørslen uden fare kan foregå med den for det pågældende materiel største tilladte hastighed, jf § 42.

3. Generaldirektøren for statsbanerne afgør, i hvilket omfang de i nærværende reglement indeholdte bestemmelser skal bringes til anvendelse på traktorer m v.

§ 17

Hjul

1. Såfremt hjulene på damplokomotiver, tendere, motorkøretøjer og vogne har hjulflanger, må højden over løbekredsen ikke være mindre end 25 mm og ikke større end 36 mm.

Et hjulsæts to løbekredse regnes at have en indbyrdes afstand af 1500 mm.

2. Afstanden mellem hjulringenes inderste flader skal være 1360 mm, på hvilket mål der dog tillades en afvigelse af ikke over 3 mm til begge sider.

3. Hjulringenes bredde skal være mindst 130 mm og højst 150 mm.

4. Afstanden mellem hjulflangernes yderside målt 10 mm over løbekredsen, må højst være 1426 mm og mindst 1410 mm. Den mindste tilladte tykkelse af sporkransen er 20 mm målt samme sted.

5. Hjulringenes tykkelse, målt i løbecirklen, må efter sidste afdrejning ikke være mindre end 30 mm.

6. Det største tilladte slid såvel lokalt som langs hele løbekredsen er 7 mm for damplokomotiver, tendere og motorlokomotiver og 5 mm for motorvogne og andre vogne.

§ 18

Bærefjedre, træk- og stødindretninger

1. Damplokomotiver (tendere), motorlokomotiver, motorvogne og andre vogne med undtagelse af vogne, der udelukkende benyttes i arbejdstog, skal være forsynet med bærefjedre og i begge ender med elastiske træk- og stødindretninger (puffere).

2. Pufferhøjden, det vil sige afstanden fra skinneoverkant til puffere vandrette længdeakse, må på vandret spor ved stillestående køretøjer, såvel med last som uden last, ikke overskride 1065 mm, og selv med det største slid på de dele, der har indflydelse på pufferhøjden, ikke være mindre end 940 mm for køretøjer uden overgangsbroer og 980 mm for køretøjer med overgangsbroer.

§ 19

Koblinger

Damplokomotiver (tendere), motorlokomotiver, motorvogne og andre vogne skal kunne sammenkobles ved skruekobling eller anden af generaldirektøren for statsbanerne godkendt kobling.

§ 20

Bremser

Damplokomotiver, tendere, motorlokomotiver, motorvogne, traktorer og det fornødne antal vogne skal være forsynet med bremse.

§ 21

Damplokomotivernes indretning

1. For hvert lokomotiv skal der fastsættes en hastighed, som af hensyn til lokomotivets konstruktion ikke må overskrides.

2. Lokomotiverne skal være udstyret med:

- a To af hinanden uafhængige, kraftigt virkende bremsere, der dog kan have fælles bremsetøj. Lokomotiver, der udelukkende benyttes til rangering, behøver kun at være udstyret med én bremse.
- b To af hinanden uafhængige indretninger til kedlens forsyning med vand, som hver for sig må være i stand til at vedligeholde den normale vandstand i kedlen under kørslen.
Den ene af disse indretninger skal kunne benyttes, når lokomotivet holder stille, og skal i så fald kunne vedligeholde den normale vandstand i kedlen.
- c To af hinanden uafhængige vandstandsglas med afspærrings- og gennemblæsningshaner.
- d En prop i fyrkassens loft, udstøbt med en metallegering, der kan flyde ud og lade dampen træde ind i fyrkassen, når fyrkasseloftet blottes for vand.
- e En trykmåler, på hvilken den højeste tilladte dampspænding er angivet på en iøjnefaldende måde.
- f En indretning til anbringelse af en kontrolmanometerhane.
- g To sikkerhedsventiler, som er indrettet således, at de åbner sig ved den højeste tilladte dampspænding og kan udblæse så megen damp, at kedeltrykket i intet tilfælde overskrider den fastsatte højeste dampspænding med mere end 10 %.
- h En udblæsningshane.

- i En dampfløjte.
- j Banerømmere eller kofangere for begge kørselsretninger.
- k En med klap forsynet askekasse.
- l En gnistfanger til at modvirke udkastning af gløder gennem skorstenen.
- m Angivelse af:
Lokomotivets fabrikant, fabrikationsår, fabrikationsnummer, ejendomsmærke og løbenummer.
Endvidere i førerhuset:
Den højeste dampspænding i kedlen, som er fastsat efter udfaldet af den sidste kedelprøve (jf § 22).
Lokomotivets størst tilladte hastighed (jf pkt 1).
Dato og årstal for prøveførslen efter sidste kedelprøve eller eftersyn.
- n Et direkte på kedlen anbragt metalmærke, der angiver beliggenheden af lavest tilladte vandstand, som er 100 mm over fyrkassens overflade, samt en iøjnefaldende angivelse af denne overflade.
- o En direkte på kedlen anbragt metalplade med angivelse af kedlens fabrikant, fabrikationsår og fabrikationsnummer.

§ 22

Prøver og eftersyn af damplokomotiver og tendere

1. Nye lokomotiver og tendere samt lokomotiver, som er blevet forsynet med ny kedel, må først sættes i drift efter at være underkastet et grundigt eftersyn af alle dele samt en trykprøve af kedlen og ved en foretaget prøveførsel i betryggende stand.

2. Efter hver omfattende istandsættelse af kedlen og for øvrigt, når lokomotivet har løbet højst 600.000 km, eller der er hengået højst

11 år siden sidste trykprøve (med aftaget kedelbeklædning) blev foretaget, skal lokomotivet (tenderen) underkastes et grundigt eftersyn af alle dele samt en trykprøve af kedlen, hvorefter der inden to måneder efter trykprøven skal foretages en prøvekørsel. Under dette eftersyn, som skal omfatte alle lokomotivets dele og kedlens indre, skal kedelrørene være udtaget og kedlen rensed for sten.

For nye kedler gælder dog, at rørene ikke behøver at være udtaget ved første trykprøve efter ibrugtagningen.

Under trykprøven, som skal foretages med vandtryk, skal kedelbeklædningen være aftaget og kedlen helt fyldt med vand. Prøvetrykket, som skal tilvejebringes med en håndpumpe, skal overstige den højest tilladte dampspænding med 5 kg pr cm².

En kedel, som ved prøven antager en blivende forandring i sin form eller viser væsentlige utætheder, må ikke benyttes i denne tilstand.

2 a. Lokomotiver, der har løbet i 8 år siden sidste trykprøve og eftersyn som ovenfor, skal såfremt de ønskes fortsat benyttet, underkastes en trykprøve som ovenfor, dog uden at kedelbeklædningen behøver at aftages og uden at kedelrørene forud har været udtaget.

Samme trykprøve kan anvendes for lokomotiver, der har henstået udtørret, eller ikke-udtørret i højst 3 år.

Som betingelse for anvendelse af lokomotiver, der har løbet mere end 8 år efter sidste, „afdækkede“ trykprøve og grundige eftersyn gælder endvidere, at deres almindelige tilstand ved en undersøgelse befindes at være en sådan, at den fortsatte kørsel kan ske på fuld sikkerhedsmæssig og driftsmæssig betryggende måde.

2 b. Lokomotiver, der anvendes i driften efter de ovenfor nævnte 8 år, skal hvert år underkastes et grundigt eftersyn af fyrkasse og kedel, dog uden aftagelse af kedelbeklædning og udtagelse af kedelrør. Dette eftersyn foretages ved et centralværkstedes foranstaltning.

3 a. Den i denne paragraf omhandlede kilometerfrist på 600.000 km eller et tidsrum af 11 år, inden for hvilken eftersyn og prøver af

kedler skal foretages, regnes fra den dag, da lokomotivet efter endt prøve henholdsvis eftersyn er sat i drift.

3 b. Dispensation fra ovennævnte kan gives for damplokomotiver, der efter 11 år har været opfyret mindre end halvdelen af tiden. For sådanne lokomotiver kan hovedeftersyn ekstraordinært forlænges til 20 år, henholdsvis 600.000 km efter foretagen inspektion af fyrkasse og støttebolte og påfølgende trykprøve, idet det maksimale kedeltryk nedsættes med 15 %.

4. Trykmålere og sikkerhedsventiler skal jævnlig og efter enhver kedelprøve underkastes prøve med en kontroltrykmåler, hvis rigtighed fra tid til anden skal undersøges.

5. De i denne paragraf omhandlede prøver og eftersyn foretages i overværelse og under ansvar af en højere maskinteknisk tjenestemand.

6. Over de foretagne trykprøver og eftersyn af lokomotivkedler skal føres en protokol.

7. Som omregningstal mellem kilometer og rangertimer regnes 10 km = en rangertime og mellem kilometer og reservehold under damp 2 km = en reserveholdstime.

§ 23

Motorlokomotivernes og motorvognenes indretning

1. For hvert enkelt af disse køretøjer skal fastsættes en hastighed, som af hensyn til konstruktionen ikke må overskrides.

2. Motorkøretøjer skal være udstyret med:

- a To af hinanden uafhængige, kraftigt virkende bremsere, som dog kan have fælles bremsetøj, og af hvilke den ene skal være en automatisk virkende luftbremse, der kan sættes i forbindelse med en tilsvarende gennemgåendebremse i togstammen.
- b Et lydsignalapparat af passende styrke og af sådan konstruktion, at signaler kan afgives, også når motoren står stille eller er frakoblet.

Lydsignalerne skal kunne afgives fra førerpladserne.

Motorvogne, der kun har én førerplads, skal være forsynet med et signalanlæg til brug ved baglænskørsel.

- c Banerømmere eller kofangere i den normale kørselsretning.
- d Hastighedsmålere på førerpladserne.
- e En anordning, som ved lokomotiver og motorvogne med elektrisk kraftoverføring gør banemotorerne strømløse, sætter dieselmotorens omdrejningstal på tomgang eller standser dieselmotoren og sætter den automatiske bremse i virksomhed, såfremt føreren under kørslen slipper betjeningshåndtaget eller en pedal i førerrummet (dødmandsanordning).

For motorvogne og lokomotiver med mekanisk eller hydraulisk kraftoverføring skal, samtidig med at automatisk bremsning indtræder, motoren standse eller trækraften på anden måde afbrydes, når dødmandsanordningen træder i virksomhed.

Det er tilladt at indrette dødmandsanordningen således, at den kun træder i virksomhed, når køretøjets hastighed overstiger 20 km i timen.

f I hver motorvogn:

Mindst to tydeligt kendetegnede og let tilgængelige nødbremsegreb, hvormed den automatiske bremse kan sættes i virksomhed og køretøjets motor (motorer) standses, eller, hvis der anvendes elektrisk kraftoverføring, banemotorerne gøres strømløse. For motorvogne med kun én passagerafdeling er dog et nødbremsegreb tilstrækkeligt.

I hvert post- eller pakrum:

En nødbremsehane eller nødbremseventil, hvormed den automatiske bremse kan sættes i virksomhed.

g Ildslukningsapparater i et til køretøjets størrelse og indretning svarende antal.

h Angivelse af:

Fabrikant, fabrikationsår og fabrikationsnummer, ejendomsmærke og løbenummer, dato og årstal for prøvekørslen efter sidste eftersyn, den tjenstfærdige vægt med fuld beholdning af brændselolie, kølevand, værktøj m m, akselafstanden.

Endvidere i førerrum:

den for køretøjet største tilladte hastighed.

I postrum og rejsegodsrum:

den største tilladte last.

3. I øvrigt gælder politireglementets bestemmelser for indretning af lokomotiver og vogne i det omfang, hvori de kan finde anvendelse på motorkøretøjer.

§ 24

Prøver og eftersyn af motorlokomotiver og motorvogne

1. Nye motorlokomotiver og motorvogne må først sættes i drift efter at være underkastet eftersyn og prøve og befundet i betryggende stand.
2. De omhandlede køretøjer skal med passende mellemrum underkastes et grundigt eftersyn, ved hvilket hjulsæt, aksellejer og bærefjedre nøje skal undersøges. Dette eftersyn skal finde sted med højst 8 års mellemrum, dog senest hver gang køretøjerne har kørt: For motorlokomotiver og motorvogne samt elektriske motorvogne med bivogne 800.000 km. Safremt køretøjerne mellem eftersynene får uroligt løb, skal de straks udsættes af drift og underkastes et eftersyn.

§ 25

Vognenes indretning

1. På hver vogn skal findes angivet: ejendomsmærke, løbenummer, tidspunkt for sidste eftersyn, akselafstand.
2. På gods- og rejsegodsvogne skal angives den last, hvortil de er bestemt (jf § 33.2) På godsvogne angives endvidere vognenes egenvægt inkl alle tilhørende eventuelt aftagelige dele.
3. 1. klasse personvogne skal være forsynet med tydelig klassebetegnelse.
4. Udadgående døre på personvognenes længdesider skal være forsynet med to af hinanden uafhængige lukkeindretninger eller med en enkelt særlig sikkerhedsflaske af en af generaldirektøren for statsbanerne godkendt konstruktion. Disse lukkeindretninger skal kunne åbnes af de rejsende. Personvognenes yderdøre skal kunne aflåses, således at de rejsende ikke selv kan åbne dem.
5. I personvogne, der har en større udvendig kassebredde end 2900 mm, skal der ved alle sidevinduer, som kan åbnes, enten være indretninger, der forhindrer de rejsende i at læne sig ud, eller være anbragt advarsler herimod.

6. Personvognene skal være indrettet til at belyses indvendigt og, for så vidt de benyttes i vinterhalvåret, tillige til at opvarmes.
7. Personvogne, der benyttes i tog med større hastighed end 60 km i timen, skal være forsynet med nødbremsetræk (jf § 35.2.).
8. For indretningen af fremmede baners vogne gælder særlige bestemmelser.

§ 26

Vogdenes eftersyn

1. Nye vogne må først sættes i drift efter at være underkastet et eftersyn og befundet i betryggende stand.
2. Vognene skal med passende mellemrum underkastes et grundigt eftersyn, ved hvilket hjulsæt, aksellejer og bærefjedre nøje skal undersøges. Dette eftersyn skal for person-, post- og rejsegodsvogne finde sted med højst 8 ars mellemrum, dog senest hver gang vognene har kørt 800.000 km. For godsvogne skal det tilsvarende eftersyn finde sted med højst 10 ars mellemrum. Safremt vognene mellem eftersynene får uroligt løb, skal de straks udsættes af drift og underkastes et eftersyn.

III. Togenes sammensætning og gang

§ 27

Togenes størrelse

1. Intet tog må bestå af flere end 140 vognaksler. Personførende tog, dvs de i den offentliggjorte køreplan opførte tog og andre til personbefordring planlagte tog, hvis største hastighed er 75 km i timen eller derover, må ikke indeholde flere end 60 vognaksler, sådanne tog, der bremses ved den langsomtvirkende trykluftbremse, dog 140 vognaksler. Personførende tog, hvis største hastighed er under 75 km i timen, må ikke indeholde flere end 120 vognaksler, sådanne tog, der bremses ved den langsomtvirkende trykluftbremse, dog 140 vognaksler.
2. Enkeltkørende damplokomotiver, motorlokomotiver, motorvogne og traktorer betragtes som tog.

§ 28

Lokomotivernes og motorvognenes plads i togene

1. Lokomotiver må under kørsel på den frie bane i reglen kun sættes forrest i toget, men de kan dog indsættes andet steds i toget, når dette har en automatisk virkende, gennemgående bremseindretning, og når manøvreringen foretages fra en førerplads i togets forende.
2. Det er tilladt at fremføre tog med arbejdende motor i flere køretøjer, når toget er forsynet med en automatisk virkende, gennemgående bremseindretning, henholdsvis ledning til en sådan, og bremseindretningen lader sig betjene fra den forreste vogn i toget. Fra denne vogn skal lokomotivføreren ved signaler eller på anden måde kunne dirigere de arbejdende motorer.

3. Det er tilladt at lade et lokomotiv eller en motorvogn skyde bag på toget, såfremt det er nødvendigt for at overvinde stærke stigninger eller for at sætte toget i gang. I så fald skal dette være meddelt togpersonalet samt føreren på det trækkende lokomotiv (motorvogn).

4. Arbejdstog samt tog, som på grund af uheld ikke kan trækkes videre, kan skydes frem, men hastigheden må da ikke overstige 25 km i timen, og der skal i så tilfælde på den forreste vogn eller i dens nærhed være stillet en udkigsmænd, der kan give signal til lokomotivføreren.

§ 29 Sneplove

Sneplove på egne hjul må kun kobles foran lokomotiver for tog, der særlig er bestemt til snerydning.

§ 30 Bremsere i togene

1. Med undtagelse af troljer, dræsiner og lignende køretøjer, der fremføres som tog, skal alle tog være trykluftbremset.
2. For tog, hvis trykluftbremse sættes ud af funktion under fremførelsen, fastsættes særlige regler af generaldirektøren for statsbanerne.
3. I ethvert tog skal findes så mange virksomme bremsere, at bremsevægten mindst udgør den i nedenstående bremsetavle I, henholdsvis bremsetavle II, angivne procent af togets vægt.

Bremsetavle I

Anvendes for R-bremsede og P-bremsede tog

På fald over 1 km, som ikke er stær- kere end	Med den største tilladte hastighed km/t																					
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	
0 ‰	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
1 —	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
2 —	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
3 —	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
4 —	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
5 —	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
6 —	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
7 —	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8 —	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
10 —	6	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
12 —	11	12	14	15	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
14 —	13	14	15	17	19	21	23	25	28	30	34	38	43	48	50	55	58	64	72	81	91	101
16 —	15	16	17	19	21	23	25	28	30	34	38	43	48	53	55	63	71	81	92	104	115	120
18 —	16	17	19	20	23	25	29	32	36	41	45	50	55	58	68	79	90	105	120	135	150	165
20 ‰	18	20	21	22	24	27	31	34	39	43	47	53	58	63	73	85	99	115	135	155	180	210

er bremseprocenten

Bremsetavle II

Anvendes for G-bremsede tog

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

4. Ved beregning af togets bremsevægt medregnes alle afbremsede køretøjers bremsevægte — herunder trækraftens.

For kørehastigheder og fald, der ligger imellem de i tavlen angivne, gælder altid den for den nærmest større hastighed eller det nærmest stærkere fald foreskrevne bremseprocent.

På stigninger må bremsevægten ikke være mindre end den, der er foreskrevet for pågældende tog på vandrette strækninger, og ikke mindre end den, der er foreskrevet for tog i modsat køreretning med en hastighed af 15 km i timen.

Bremsevægten bestemmes efter det stærkeste på vedkommende banestykke forekommende fald mellem 2 punkter med en kilometers afstand.

§ 31

Bremsernes betjening og fordeling

1. Den i § 30 foreskrevne bremsevægt skal normalt hidrøre fra en automatisk virkende, gennemgående bremseindretning, som kan sættes i virksomhed fra en betjent førerplads. Såfremt togets største tilladte hastighed ikke overskrider 60 km/t, kan lokomotivets hjælpebremse dog anvendes.

De virksomme bremsere skal så vidt muligt være ligeligt fordelt i toget.

2. Bag den bageste virksomme bremse må medføres ikke-bremsede vogne således:

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

3. I hjælpetog kan de foran anførte bestemmelser fraviges.

4. Efter den bageste betjente bremse i et tog må der ikke befordres vogne med rejsende.

§ 32

Beskyttelsesvogne

I de til personbefordring bestemte tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 75 km i timen og hvis belastning overskrider 150 ts, skal den forreste vogn eller en del af denne holdes ubesat af rejsende som beskyttelsesrum som nedenfor angivet:

Når togets største tilladte hastighed er:	for så vidt togets belastning udgør:	
over 80 km i timen	151—400 t	over 400 t
76—80 km i timen	201—500 t	over 500 t
	skal beskyttelsesrummet udgøre:	
	en halv 2- eller 3-akslet vogn eller 2 vognafdelinger af en 4-akslet vogn	en hel 2- eller 3-akslet vogn eller 3 vognafdelinger af en 4-akslet vogn

Forperron, midterperron, toiletrum, førerrum eller lignende regnes som en vognafdeling.

Disse regler gælder ikke for elektriske tog og for tog, i hvilke den forreste vogn er en stålvogn.

§ 33

Læsning af godsvogne

1. Godsvogne må ikke læsses højere eller bredere end fastsat ved det gældende ladeprofil.

2. Gods- og rejsegodsvogne må ikke læsses ud over den på vognene anførte lastgrænse. Når sådanne vogne skal indsættes i tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 80 km i timen, må de kun læsses med $\frac{2}{3}$ af den på dem angivne lastgrænse, herfra dog undtaget de gods- og rejsegodsvogne, der er særlig konstrueret til brug i hurtigkørende tog.

3. Gods, der kan antændes ved gnister fra lokomotivet, må kun befordres i lukkede eller forsvarligt tildækkede vogne.

4. Letantændelige eller ætsende sager såvel som sager, der let eksploderer ved stød, gnidning eller berøring med ild, må ikke befordres i rene persontog og i andre tog kun under iagttagelse af de i statsbanernes reglementer foreskrevne sikkerhedsforanstaltninger.

§ 34

Signaler på togene

1. Alle tog skal under kørslen være forsynet med signaler, nemlig om dagen med signaler, der betegner togets bagende (slutsignal), og i mørke med signaler, der betegner såvel togets for- som bagende.

Slutsignalet på togene skal i mørke lyse såvel forud som bagud. Elektriske tog, lyntog og enkeltkørende lokomotiver og motorvogne behøver dog intet slutsignal om dagen og i mørke kun et bagud lyssende slutsignal.

2. Mindre køretøjer som dræsiner og troljer skal være forsynet med lyssignaler, når de i mørke kører over strækningen eller holder på togvej.

§ 35

Signaler fra togpersonalet og de rejsende

1. Togpersonalet skal være udrustet med midler til at give signaler til lokomotivføreren.

2. Alle personførende tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 60 km i timen, skal være forsynet med en indretning, ved hjælp af hvilken de rejsende og togpersonalet kan sætte bremserne i virksomhed. Herfra kan dog efter nærmere bestemmelse af generaldirektøren for statsbanerne undtages tog, der ikke tilbagelægger større afstande end 15 km uden at standse.

§ 36

Medførelse af redskaber

Ethvert tog skal medføre sådant værktøj, at mindre beskadigelser, der måtte opstå under kørslen, hurtigst muligt kan afhjælpes.

§ 37

Lokomotivernes og motorvognenes betjening og førelse

1. Lokomotiver og motorvogne skal under deres bevægelse på banen være betjent af en fører, der er ansvarlig for lokomotivets (motorvognens) førelse og sikkerhed.

2. Damplokomotiver skal foruden af føreren være betjent af en medhjælper for denne.

3. Damplokomotiver behøver under rangering ikke at være betjent af mere end én mand.

4 a. Som fører af damplokomotiver må som regel kun anvendes personer, der i mindst ét år har gjort tjeneste som lokomotivfyrbøder på et lokomotiv.

4 b. Førerens medhjælper skal efter aflagt prøve i det mindste være så vidt fortrolig med betjeningen af lokomotivet, at han kan bringe det til at standse og til at gå frem eller tilbage, samt at han kan afgive reglementerede signaler med fløjten og sætte vand på kedlen.

5. Som fører af motorlokomotiv (motorvogn) må kun anvendes personer, som efter aflagt prøve er fuldt fortrolig med motoren m v og dens virkemåde.

§ 38

Kørsel på lokomotiverne og i motorvognenes førerrum

1. Uden skriftlig tilladelse fra generaldirektøren for statsbanerne eller fra de af denne dertil bemyndigede overordnede tjenestemænd må ingen andre køre på lokomotiverne eller i motorvognenes førerrum end dem, der ved deres tjeneste er berettiget dertil.

2. Motorvognes førerrum kan dog ved passende afskildring indrettes til passagerbefordring.

§ 39

Personalets indbyrdes forhold

Det tjenstgørende personale i toget skal under kørslen være underordnet en enkelt person, som fortrinsvis er ansvarlig for togets førelse og sikkerhed.

§ 40

Eftersyn af togene forinden afgang

1. Inden et tog forlader sin udgangsstation, skal det nøje efterses, at lokomotiver og vogne er tilbørligt sammenkoblet, at vognene er forsvarligt læsset, at den foreskrevne bremsevægt forefindes og er rigtigt fordelt, og at de forskriftsmæssige varme, belynings- og signalindretninger er i orden.

2. Disse undersøgelser af togets rette sammensætning skal gentages, når lokomotiver eller vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 41

Køreplan

1. Intet af de tog, der er opført i den af generaldirektøren offentliggjorte køreplan for personbefordringen, må bortfalde uden generaldirektørens tilladelse, medmindre naturbegivenheder eller anden tvungende magt gør togets fremførelse umulig, eller det skønnes hensigtsmæssigt under driftsforstyrrelser. I øvrigt skal den nævnte køreplan overholdes så nøje som muligt, og den må ikke forandres uden generaldirektørens samtykke.

2. Intet planmæssigt tog, der er bestemt til befordring af personer, må forlade en station før den i den offentliggjorte køreplan angivne tid.

§ 42

Kørehastigheden

1. Den største tilladte kørehastighed fastsættes af generaldirektøren under hensyn til vedkommende banestræknings overbygning, kurveforhold og øvrige udstyrelse.

På banestrækninger, hvor niveauoverkørslerne for offentlige veje og private veje, der er åbne for almindelig færdsel, ikke alle er bevogtet eller sikret ved helt eller delvis automatisk virkende lyssignalanlæg, og hvor de private overkørsler ikke alle er forsynet med led eller sikret som fornævnt, må kørehastigheden ikke overstige 75 km i timen.

I øvrigt må kørehastigheden ikke overstige den grænse, som

- a betinges af visse banestrækningers særlige tilstand eller af særlige bestemmelser, som måtte være givet for visse banestrækninger,
- b er fastsat for de enkelte lokomotiver (motorvogne) i henhold til deres konstruktion (jf §§ 16, 21 og 23),
- c betinges af togets størrelse (jf § 27), af bremsernes tal, art, betjening og fordeling (jf §§ 30 og 31), eventuelt af lokomotivets (motorvognens) plads i toget (jf § 28).

Den tilladte kørehastighed må dog overskrides, hvis kørslen foretages for at prøve visse dele af banen eller materiellet.

2. Når tog kører gennem sporskiftekurver, skal kørehastigheden nedsættes i passende grad.

3a. Kørsel over drejeskiver må ikke ske med større hastighed end 10 km i timen.

3b. For kørsel over bevægelige broer fastsættes særlige bestemmelser i hvert enkelt tilfælde.

4a. Når et damplokomotiv, som kører alene eller i spidsen af toget, har tenderen forrest, må kørehastigheden højst være 45 km i

timen. Denne indskrænkning gælder ikke for tenderlokomotiver og heller ikke for lokomotiver, der er særlig konstrueret til at løbe sikkert i begge retninger.

4b. Når et motorlokomotiv eller en motorvogn, der kører alene eller er i spidsen af toget, ikke fremføres med førerpladsen forrest, må kørehastigheden højst være 25 km i timen.

4c. Når et tog helt eller delvis skydes frem uden at have førerplads i spidsen af toget, må kørehastigheden højst være 25 km i timen (jf § 28, 2 og § 28, 4.).

5. Særtog, som ikke er signaleret (jf § 46, 3.), må ikke fremføres med større hastighed end 45 km i timen, medmindre ganske særlige omstændigheder (hjælp til forulykkede tog og lignende) gør en hurtigere fremførelse nødvendig.

6. Arbejdstog (jf § 47) må ikke fremføres med større hastighed end 25 km i timen, medmindre der er draget omsorg for bevogtning af de med lukningsindretninger forsynede overkørsler, som toget skal passere, i hvilket tilfælde hastigheden kan forhøjes til den normale, jf dog punkt 4 c.

7. Når et togs gennemgående bremseindretning bliver utjenstdygtig, jf § 30, punkt 2, må kørslen fortsættes, såfremt afbremsning kan ske ved hjælp af skruebremses, hvis antal fastsættes af generaldirektøren for statsbanerne.

8. Indtræder sådan fejl, at lydsignaler ikke kan afgives, må togets hastighed på banestrækninger med ubevogtede overkørsler nedsættes til højst 25 km i timen, og toget skal føres med særlig forsigtighed over de overkørsler, ved hvilke der normalt skal afgives lyd-signal.

9. Når der bemærkes en hindring på banen, skal kørehastigheden nedsættes og toget om fornødent bringes til standsning.

§ 43

Togenes ind-, ud- og gennemkørsel på stationerne

1. Signal til ind-, ud- eller gennemkørsel på en station må kun gives toget af stationsbestyreren selv eller den, han i hvert enkelt tilfælde måtte beordre dertil.

På stationer med selvstændig kommandopost kan dog ved særlige administrative bestemmelser en del af stationsbestyrerens myndighed og ansvar overdrages til lederen af kommandoposten.

2. Forinden stationsbestyreren — henholdsvis vedkommende leder af en selvstændig kommandopost — giver eller beordrer givet sådant signal, skal han enten ved selvsyn eller, hvis han på grund af særlige omstændigheder ikke personlig kan overskue forholdene, gennem melding for hvert enkelt tilfælde fra andre tjenstgørende — have skaffet sig sikkerhed for, at den pågældende togvej på stationen er fri, og at alle sporskifter i den er rigtig stillet og modgående sporskifter i den enten aflåset eller betjent. For centralaflåsende sporskifters vedkommende kan der tillades afvigelser herfra.

3. Signal til gennemkørsel eller afgang må, bortset fra tilfælde, hvor der skal sendes hjælp til et standset tog, ikke gives:

- a når der findes arbejdstog eller modgående tog på samme spor indtil næste station,
- b når det sidst forudgående tog ikke har nået næste station eller næste mellembloksignal. For strækninger med automatisk linieblokanlæg kan generaldirektøren for statsbanerne fastsætte særlige regler.

Arbejdstog og hjælpetog er det dog tilladt om dagen og i klart vejr at lade følge efter plantog og særtog, når følgende betingelser opfyldes:

at det bageste tog afgår mindst 5 minutter efter det forreste,

at det bageste tog fremføres forsigtigt og med ringere hastighed end det forreste, og

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

§ 44

Kørsel over uafslukkede overkørsler

Ved overkørsler eller overgange i skinnehøjde, hvor færdslen over banen ikke er sikret 1) enten ved automatiske lyssignaler 2) eller ved fornøden oversigt fra vejen over banen i overensstemmelse med de af ministeren for offentlige arbejder herom udstedte regler eventuelt ved fornøden bagsigt 3) eller ved fri udsigt fra vedkommende vej på en strækning af 30 m fra spormidten over banelinien i en udstrækning af 100 m fra hver side, skal det ved mærker, opstillet i en afstand af 100—165 m fra overkørslen, pålægges lokomotivføreren ved lydsignaler at tilkendegive, at toget nærmer sig. I usigtbart vejr skal signalerne desuden afgives, hvor det efter omstændighederne skønnes nødvendigt.

Ovenstående bestemmelse finder ikke anvendelse ved private markveje for en enkelt lodsejer og ved private overgange.

Lukning af led og bomme, der normalt betjenes fra en station, kan i tilfælde af, at stationen midlertidigt er ubetjent, undlades, når toget bringes til standsning foran overkørslen og derefter føres forsigtigt over denne under afgivelse af lydsignaler.

Overkørsler, der er forsynet med automatiske lyssignaler, betragtes med hensyn til togpassage som bevogtede overkørsler.

§ 45

Kørsel på dobbeltsporede baner

1. På dobbeltsporede banestrækninger skal tog på den frie bane køre på højre spor i forhold til kørselsretningen.

2. Fra denne regel kan efter ordre af vedkommende overordnede tjenestemand eller efter forudgående aftale mellem nabostationer afviges i tilfælde af sporspærring samt for arbejdstog, hjælpetog og hjælpe-lokomotiver.

§ 46

Særtog

1. Særtog må kun sendes over banen efter ordre af en dertil bemyndiget tjenestemand.

2. De stationer, der passereres af særtog, skal i betimelig tid i forvejen have skriftlig, telegrafisk eller telefonisk anmeldelse om togenes løb; for strækninger med fjernmanøvreringsudstyr kan generaldirektøren for statsbanerne fastsætte særlige regler. Desuden skal ledbevogtningspersonalet på den pågældende strækning underrettes om særtogens løb pr telefon eller bud.

3. Under påtrængende omstændigheder kan særtog dog afsendes uden forudgående anmeldelse eller signalering, når der haves vished for, at den pågældende banestrækning er fri for tog, men de skal da fremføres med særlig forsigtighed og lydsignalerne hyppigt benyttes (jf § 42, 5.).

§ 47

Arbejdstog

1. Arbejdstog kan kun anordnes af en dertil bemyndiget tjenestemand. Underretning om anordningen af et sådant tog tillige med oplysning om, over hvilken banestrækning og i hvilket tidsrum det skal køre, skal i betimelig tid gives til alle stationer på strækningen; for strækninger med fjernmanøvreringsudstyr kan generaldirektøren for statsbanerne fastsætte særlige regler.

2. Dræsiner, troljer og lignende køretøjer må kun fremføres efter særlige bestemmelser, der fastsættes af generaldirektøren for statsbanerne.

3. I betimelig tid før tog kan ventes over strækningen, skal det pågældende spor være frit såvel for arbejdstog som for enkelte køretøjer, derunder dræsiner og troljer.

§ 48

Standsninger på den frie bane

Når et tog som følge af uheld eller af andre årsager bliver nødsaget til at standse på den frie bane, skal det dækkes i fornødent omfang, hvorom nærmere bestemmelse træffes af generaldirektøren for statsbanerne.

§ 49

Signalreglement

For de i de foregående paragraffer påbudte signaler skal bestemmelserne i et af generaldirektøren for statsbanerne udstedt signalreglement være gældende.

Generaldirektøren for statsbanerne afgør, i hvilket omfang de i nærværende reglement indeholdte bestemmelser angående stationer skal bringes til anvendelse på holdsteder og sidespor på fri bane.

§ 50

Kørsel på havnespor

For kørsel på havnespor, forbindelsesbaner mellem stationer og havnespor og deslige gælder særlige bestemmelser.

IV. Søruterne

§ 51

Almindelige bestemmelser

Foruden de almindelige søfartslove og -anordninger samt andre almindelige, administrative bestemmelser, for så vidt de efter forholdene kan finde anvendelse, gælder for de under statsbanerne henlagte søforbindelser endvidere følgende forskrifter:

§ 52

Færgehavne m m

1. Broklappen skal, når den ikke er i forbindelse med færgen, stedse være hejst så højt over det vandrette plan, som konstruktionen tillader.

2. I passende afstand fra broklappen skal der over det eller de til samme førende spor forefindes et spærringsmiddel, der holdes lukket og aflåset, når sporet ikke benyttes.

3. Ved broklapper med flere spor skal der i land være et sporskiftesignal, der viser, med hvilket færgespor der er forbindelse.

4. De for de rejsende tilgængelige dele af færgehavnene skal være forsynet med forsvarligt rækværk mod søen og med passende lukkeindretning for de til gennemgang bestemte åbninger. På passende steder ved færgelejerne skal desuden forefindes redningsredskaber.

5. På steder, hvorfra der udgår flere skibs- eller færgeruter, skal navnet på skibets eller færgens bestemmelsessted være opslået umiddelbart ved landgangsbroen.

§ 53

Vognes og lokomotivers ombord- og ilandsætning

1. Den, der i ethvert enkelt tilfælde leder rangeringen ved vognes og lokomotivers ombord- og ilandsætning, er ansvarlig for, at alle foreskrevne sikkerhedsregler iagttages. Ombord- og ilandsætning af post- og personvogne skal ske med særlig forsigtighed.

2. Ved ombordsætning af vogne med rejsende må der ikke rangeres med et større antal aksler end 36. Såfremt rangertrækket er trykluftbremset, og rangeringen foregår under anvendelse af radio, eller der på anden måde skabes sikker forbindelse mellem færgens rangerleder og lokomotivføreren, kan dette akselantal dog forhøjes til 52.

Ved ombordsætning af vogne uden rejsende må der ikke rangeres med et større antal aksler end 44. Såfremt rangertrækket er trykluftbremset, og rangeringen foregår under anvendelse af radio, kan dette akselantal forhøjes til 66.

3. Når rejsende har adgang til færgerne på en tid, hvor der finder rangering sted, skal det spor, hvorpå der rangeres, afspærres.

4. Vogne må ikke sættes om bord på færgerne, uden at stoppeindretningen i den fra land fjerneste ende af færgen er lukket.

5. Forinden forbindelsen imellem færgen og broklappen afbrydes, efter at vogne er sat om bord, skal stoppeindretningen i den mod land vendende ende af færgen lukkes.

6. Ved vognes ilandsætning må stoppeindretningen i den mod land vendende ende af færgen ikke åbnes, forinden forbindelse med broklappen er tilvejebragt.

§ 54

Sejladsen

Under overfarten skal vognene være forsvarligt fastsurret på færgen og stoppeindretningerne i begge ender af færgen holdes lukket.

§ 55

Damplokomotiver om bord på færgerne

Når damplokomotiver befinder sig om bord på færgerne, må der ikke fyres på lokomotiverne, og disses askekasseklapper skal holdes forsvarligt lukket.

§ 56

Skibsdagbøger

På ethvert skib eller enhver færge skal under skibsførerens ansvar føres dagbog over afgang- og ankomsttiderne samt vind-, vejr- og vandstandsforhold. I dagbogen indføres desuden, hvad særligt der måtte foregå på rejsen eller i havn af interesse for skibet (færgen), sejladsen eller befordringen. Endvidere føres på færgerne bog over det medførte vognmateriel.

V. Slutningsbestemmelser**§ 57****Ulykkestilfælde**

Såfremt der ved driften af banerne med tilhørende søruter indtræffer ulykkestilfælde, ved hvilke mennesker omkommer eller såres farligt, skal det uopholdeligt anmeldes til generaldirektøren for statsbanerne og til politiet på det sted, hvor ulykken er sket.

§ 58**Bestemmelser for publikum**

For publikum gælder politibestemmelserne i statsbanelov af 11. juni 1959.

§ 59**Reglementets ikrafttræden.****Ophævelse af ældre reglementer**

1. Dette reglement træder i kraft den 1. februar 1934.
2. Fra samme tidspunkt ophæves det under 22. januar 1900 udfærdigede politireglement med senere ændringer.
Hvilket herved bringes til almindeligt kundskab.

*Ministeriet for offentlige arbejder,
den 17. januar 1934*

Friis-Skotte

Schlegel

Nummeret på det sidst indsatte rettelsesblad:

10																		

„nummerfortegnelse“

Handwritten text, possibly a title or header, located above the grid.

A large grid of graph paper, approximately 20 columns wide and 30 rows high. The grid is drawn with thin blue lines. There are some very faint handwritten markings or scribbles within the grid, particularly in the upper right quadrant. The grid is set on a light-colored, aged paper background.

15-

