

*aftryk*

Optryk af Juli 1916.  
Tillæg I, II og V ind-  
hæftet. Tillæg III  
og IV er bortfaldet.



**STATSBANEDRIFTEN.**

Reglement  
for  
**Togenes Gang.**

**København.**

Trykt hos Nielsen & Lydiche (Axel Simmelkiær)

1916.



STATSBANEDRIFTEN

Reglement

for

Togenes Gang

København

Trykt hos Weydandt & Lørdenskov, København

1924

## Indholdsfortegnelse.

	Side
§ 1. Togenes Inddeling . . . . .	7
<b>A. Plantog.</b>	
§ 2. Anordning og Køreplan . . . . .	8
§ 3. Førelse paa særlig Togordre . . . . .	8
§ 4. Krydsninger og Overhalinger . . . . .	10
§ 5. Meldinger om Forsinkelse . . . . .	10
<b>B. Særtog.</b>	
§ 6. Anordning . . . . .	11
§ 7. Anmeldelse . . . . .	12
§ 8. Signalisering . . . . .	15
§ 9. Førelse . . . . .	16
§ 10. Krydsninger og Overhalinger . . . . .	17
§ 11. Kongetog . . . . .	17
<b>C. Arbejdstog.</b>	
§ 12. Anordning og Anmeldelse . . . . .	20
§ 13. Signalisering . . . . .	21
§ 14. Ledelse . . . . .	21
§ 15. Fremførelse fra Station til Station . . . . .	21
§ 16. Forhold til andre Tog . . . . .	22
§ 17. Valg af Krydsningsstation . . . . .	23
§ 18. Fremgangsmaade ved Krydsningens Fast- sættelse . . . . .	24
§ 19. Førelse som Særtog . . . . .	26

	Side
§ 20. Særlige Arbejdstog . . . . .	27
§ 21. Sneplovtoget . . . . .	27
§ 22. Beskadigede Lokomotiver . . . . .	27
§ 23. <b>D. Hjælpetog og Hjælpemaskiner.</b>	28
§ 24. <b>Materialvogne, Troljer, Draisiner.</b>	29

#### F. Almindelige Regler.

§ 25. Togenes Rang . . . . .	31
§ 26. Togpersonale . . . . .	32
§ 27. Bremsernes Antal, Betjening og For- deling . . . . .	33
§ 28. Togenes Størrelse . . . . .	36
§ 29. Togenes Hastighed . . . . .	36
§ 30. Standsning uden for og paa Stationer m.v.	40
§ 31. Standsning paa den fri Bane . . . . .	41
§ 32. Tog paa samme Banestykke . . . . .	42
§ 33. Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationer . . . . .	44
§ 34. Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog . . . . .	45
§ 35. Af- og Tilbage melding af Tog . . . . .	46
§ 36. „Særlig Togordre“ og „fri Bane“ . . . . .	49
§ 37. Erhvervelse af fri Bane . . . . .	50
§ 38. Udfærdigelse og Overrækkelse af den særlige Togordre . . . . .	54
§ 39. Stationsbestyrerens Afløsning . . . . .	55
§ 40. Telegrammer og Skrivelser om Toggangen	55
§ 41. Telegrafvagt . . . . .	57
§ 42. Stationsbestyrerens personlige Nærvæ- relse paa Perronen . . . . .	58

#### G. Driftsuregelmæssigheder.

§ 43. Forlægning af Krydsninger . . . . .	59
§ 44. Nye Togoverhalinger og Forlægning af Togoverhalinger . . . . .	64

	Side
§ 45. Indstilling af Tog . . . . .	69
§ 46. Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart . . . . .	70
§ 47. Blokledningen i Uorden . . . . .	71
§ 48. Telegrafer i Uorden	
A. Almindelige Forskrifter . . . . .	71
§ 49. B. Særlige Forskrifter for dobbelt- sporet Bane, naar begge Spor ere farbare . . . . .	72
§ 50. C. Særlige Forskrifter for dobbelt- sporet Bane, naar kun det ene Spør er farbart . . . . .	73
§ 51. Ufarbare Banestrækninger . . . . .	76
§ 52. Nedbrudte Tog . . . . .	76
§ 53. Bloksignalers Forhold til Sneplov-, Hjælpe- og nedbrudte Tog . . . . .	81
§ 54. Beskadigede og efterladte Vogne . . . . .	81
§ 55. Ild i Toget . . . . .	82
§ 56. Sprængning af Tog . . . . .	83
§ 57. Løse Vogne . . . . .	83

## Togenes Inddeling.

### § 1.

1. Togene, derunder indbefattet enkeltkørende Lokomotiver, deles med Hensyn til deres Førelse i 3 Klasser:

Plantog,  
Særtog og  
Arbejdstog.

2. Plantog ere de Tog, der i de til tjenstlig Brug udfærdigede Køreplaner ere betegnede som Plantog.

3. Særtog ere andre Tog, der ikke ere bestemte til at standse eller gaa tilbage paa den fri Bane.

4. Arbejdstog ere Tog, der skulle udføre Arbejder paa Banen, eller som af andre Grunde have Tilladelse til at standse eller gaa tilbage (jfr. dog § 15, 4) paa den frie Bane.

## A. Plantog.

### Anordning og Køreplan.

#### § 2.

- Anordning og Køreplan.
1. Plantog kunne kun anordnes af Generaldirektoratet eller med dettes Tilladelse.
  2. De fremføres i Overensstemmelse med de til tjenstlig Brug udfærdigede Køreplaner. Køreplanen skal nøje overholdes, og intet Plantog maa afgaa fra en Station før den i Køreplanen angivne Tid.

### Førelse paa særlig Togordre.

#### § 3.

- Førelse paa særlig Togordre
1. Plantog skulle føres **paa særlig Togordre** i følgende Tilfælde:
    - a) naar de skulle krydse eller overhale Arbejdstog, og da fra den nærmest for Krydsnings- og Overhalingsstationen liggende Station, paa hvilken Plantoget efter sin Køreplan skal standse eller efter sin Køreplan skal krydse et andet Plantog, og til Krydsnings- (Overhalings-) Stationen med Arbejdstoget.
    - b) naar Krydsningsforlægning er fastslaaet, og da fra den oprindelig bestemte til den senere fastsatte Krydsningsstation (§ 43, 8).

- c) naar Toget er overhalet af et Plan- eller Særtog, der oprindeligt skulde være fulgt **efter** det; det overhalede Tog føres nemlig da paa særlig Togordre fra Overhalingsstationen og saa langt frem, som Togfølgen er forandret (§ 44).
- d) naar en oprindelig bestemt Togoverhaling bliver forlagt fremefter; det forsinkede (bageste) Tog føres da paa særlig Togordre fra den oprindelig bestemte til den senere fastsatte Overhalingsstation (§ 44).
- e) naar den regelmæssige Drift er suspenderet (f. Eks. paa Grund af Snelæg), efter de derfor givne særlige Regler.
- f) naar en dobbeltsporet Banestrækning paa Grund af Sporspærring befares som enkeltsporet (§ 46, 2).
  2. De under **a—e** anførte Bestemmelser skulle dog ikke bringes til Anvendelse paa dobbeltsporede, med Bloksignaler forsynede Banestrækninger.
  3. Saafremt et Tog, der uden Standsning skulde køre fra dobbeltsporet over paa enkeltsporet Banestrækning, af særlige Grunde, saa som Krydsningsforlægning, skal have særlig Togordre fra den Station, hvor den enkelt-

sporede Bane begynder, skal Togføreren i betimelig Tid skriftlig underrette Lokomotivføreren om, at Toget skal standse paa denne Station for at modtage den særlige Togordre.

*Krydsninger og Overhalinger.*

**§ 4.**

Krydsninger og Overhalinger.

De Stationer, paa hvilke Plantog skulle krydse eller overhale hinanden, ere angivne i Køreplanen. De Stationer, paa hvilke de skulle krydse, overhale eller overhales af Særtog, fastsættes ved Anmeldelsen af disse Tog (§ 7, 3). Forandringer i de saaledes bestemte Krydsninger og Overhalinger foretages i Overensstemmelse med de i §§ 43 og 44 givne Regler. Arbejdstog vælge selv de Stationer, paa hvilke de ville krydse andre Tog (§§ 17 og 18).

*Meldinger om Forsinkelse.*

**§ 5.**

Meldinger om Forsinkelse.

1. Afgaar et Plantog fra en Station 15 Minutter senere end bestemt i Køreplanen, skal Stationen ved Liniedepeche sende telegrafisk Melding derom til vedkommende Trafikinspektør og til samtlige foranliggende Stationer, dog ikke ud over den for Liniedepechers Afgivelse fastsatte Strækning; det paahviler Knudestationerne at give Linie-

depecher om Togforsinkelse paa Sidebaner videre til Sektionens Hovedstation (vedkommende Trafikinspektørs Opholdsstation). Skulde Forsinkelsen blive forøget eller formindsket med mindst 10 Minutter, have de følgende By- og Knudestationer at sende ny Melding.

2. For Strækninger med særlige Trafikforhold kan der med Trafikchefens Samtykke fastsættes afvigende Regler med Hensyn til de foran omhandlede Meldinger.

**B. Særtog.**

*Anordning.*

**§ 6.**

1. Særtog maa kun føres over Banen, naar de ere anordnede af en dertil bemyndiget Embedsmand. Anordning.

2. Bemyndigede til at anordne Særtog ere:

Trafikcheferne for deres Distrikters Vedkommende,

Trafikinspektørerne for deres Sektioners Vedkommende og

Stationsbestyrerne paa Ende- og Knudestationer, for saa vidt de dertil have Fuldmagt for særlige Tilfælde og begrænsede Banestrækninger.

(Se iøvrigt § 19 og § 23).

## Anmeldelse.

## § 7.

Anmel-  
delse.

1. Det paahviler den, der anordner et Særtog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Stationer, Holdepladser og Sidespor paa den Strækning, over hvilken det skal gaa, samt endvidere for andre Stationer, for hvilke Anmeldelsen kan have Betydning. Anmeldelsen skal ske skriftligt eller telegrafisk. Benyttes telegrafisk Meddelelse, faa de ikke med Telegrafapparat forsynede Holdepladser og Sidespor med første Tog, eventuelt med Bud, fra vedkommende Nabostation tilsendt en skriftlig Genpart af Anmeldelsen, eller ogsaa underrettes de af Nabostationen ved Telefon, alt efter de derom givne særlige Regler.

2. For Anmeldelsen gives uopholdeligt skriftlig eller telegrafisk Kvittering fra samtlige med Telegrafapparat forsynede Stationer, og forinden denne Kvittering er modtaget, maa Særtoget ikke afsendes.

3. Anmeldelsen skal indeholde Oplysning om Togets Øjemed, om den Strækning, over hvilken det skal gaa, om dets Afgang- og Ankomsttid, om de Stationer, hvor det skal krydse, overhale eller overhales af andre Plan- eller Særtog, og saa vidt muligt om, paa hvilke Stationer det skal holde. Anmel-

delsen skal endvidere af Hensyn til Bremsebetjeningen angive Togets største tilladte Hastighed.

4. De ved Anmeldelsen fastsatte Krydsninger og Overhalinger skulle skriftligt og mod Kvittering meddeles saavel Lokomotivføreren som Togføreren for de Særtoget mødende Plan- eller Særtog. Underretningen skal gives af den nærmest før Krydsnings- eller Overhalingsstationen liggende Station (derunder ogsaa de med Telegrafapparat forsynede Holdepladser og Krydsningsstationer), paa hvilken det mødende Tog ifølge sin Køreplan skal gøre Ophold (for Plantogs Vedkommende altsaa en Station, for hvilken Tjenestekøreplanen foreskriver saavel Ankomst- som Afgangstid, henholdsvis Togets Udgangstation).

Umiddelbart efter, at Stationen har afleveret denne Meddelelse, skal den sende følgende Depeche til Krydsnings- eller Overhalingsstationen:

„Tog N underrettet om Krydsning (Overhaling) med Tog M i X“.

Modtager Krydsningsstationen ikke rettidigt dette Telegram, skal den træffe Foranstaltning til, at det ikke underrettede Tog bliver standset og underrettet paa en anden Station, eventuelt skal den selv standse det foran Stationen ved særlige Midler.



Er Krydsningsstationen det mødende Togs Udgangsstation, gives Underretningen af denne Station.

5. Stationsbestyrerne skulle skriftligt og mod Kvittering underrette Førerne af de Arbejdstog, som muligvis befinde sig paa den Strækning, der skal befares af Særtog, om den skete Anmeldelse, ligesom de ogsaa skulle udfylde de til Meddelelser om Særtog trykte Meldesedler, hvilke Meddelelser mod Kvittering udleveres til de ansatte af Baneafdelingen, der møde paa Stationerne for at indhente Oplysning om, hvilke Særtog der kan ventes at ville komme over Banen.

6. Paa samtlige Stationer skal der forefindes et Skab med dertil hørende Tavle, der paa den ene Side er hvidmalet og paa den anden Side paamalet Ordet „Særtog“. Dette Skab ophænges under Signalklokken, og i Skabet anbringes et tydeligt udfærdiget Uddrag af de modtagne skriftlige eller telegrafiske Meddelelser om Særtog, der i de nærmeste 24 Timer skulle passere Stationen; samtidig med, at Afskriften anbringes i Skabet, vendes Tavlen saaledes, at Ordet „Særtog“ er synligt lige oven over Skabet. Saa snart Særtogene ere gaaede fra Stationen, udtages Afskriften, og Tavlens hvide Side vendes udad.

7. Togpersonalet samt Baneafdelingens ansatte skulle, naar de komme paa Stationerne, lægge Mærke til disse Skabe og, hvis Tavlen viser „Særtog“, gøre sig bekendte med den i Skabet opslaaede Ordres Indhold. Lokomotivføreren underrettes af vedkommende Togfører.

8. Vedkommende Trafikchefer, Trafikinspektører og Baneingeniører samt det Lokomotivdepot, der skal afgive Lokomotiv til Særtog, underrettes om Togets Afsendelse af den, der anordner det (jfr. dog § 19).

9. Den Station, hvorfra et Særtog udgaar, eller hvor dets Personale skifter, skal sørge for, at dets Tog- og Lokomotivfører forsynes med en skriftlig Genpart af Anmeldelsen, og Toget maa ikke afgaa, før disse have modtaget en saadan.

10. Særtogets Køreplan skal altid saa vidt muligt overholdes, og navnlig maa Særtoget ikke føres over nogen Banestrækning tidligere, end det efter Planen kan ventes der (jfr. § 29, 7).

### *Signalisering.*

#### § 8.

1. Særtog anmeldes for øvrigt for Bane-<sup>Signali-</sup>personalet ved Signaler paa andre Plan-<sup>sering.</sup> eller Særtog efter de herfor givne Regler, Stationsbestyrerne ere ansvarlige for,

at Togførerne faa Ordre til at anbringe Signalerne paa Togene, og skulle i den Anledning, om fornødent, standse ellers gennemkørende Tog. Togføreren er ansvarlig for Signalernes rette Anbringelse samt for Nedtagelsen af de anbragte Signaler og kan, om fornødent, i den Anledning lade Toget standse.

2. Er et Særtog ikke blevet signaliseret paa den foreskrevne Maade — hvorom vedkommende Stationsbestyrere altid skriftligt skulle underrette Særtogets Fører — skal det fremføres med Forsigtighed (§ 29, 3) og under hyppig Brug af Dampfløjten (jfr. dog § 11, 2).

*Førelse.*

**§ 9.**

Førelse.

1. Særtog skulle altid paa enkeltsporede Banestrækninger — hvad enten disse ere forsynede med Bloksignaler eller ikke — og paa dobbeltsporede Banestrækninger, som ikke ere forsynede med Bloksignaler, føres paa særlig Togordre.

2. Paa dobbeltsporede med Bloksignaler forsynede Strækninger kommer denne Foranstaltning kun til

Anvendelse, naar det ene Spor paa Strækningen er ufarbart (§ 46, 2).

3. Det paahviler Stationerne i betimelig Tid at skaffe fri Bane for Særtog, der ere anmeldte for dem.

*Krydsninger og Overhalinger.*

**§ 10.**

I Henseende til Krydsninger og Overhalinger mellem Særtog og andre Tog for-<sup>Kryds-</sup>holdes som foreskrevet for Plantog (§ 4). <sup>Over-</sup>halinger.

*Kongetog.*

**§ 11.**

1. Kongetog fremføres som Særtog, <sup>Konge-</sup>men følgende Regler ville dog særligt være <sup>tog.</sup>at iagttage:

- a. Reserverlokomotiver holdes under fuld Damp paa passende Punkter af Banen fra det Øjeblik, Toget afaar fra Udgangstationen, og indtil det er kommet til Endestationen. Ankomsten til Endestationen meldes af denne til Udgangstationen, Reserverlokomotivstationerne, vedkommende Trafikchef, Trafikinspektører og Maskininspektører.
- b. Tog, der skulle krydse Kongetog, skulle paa det nøjeste overholde Køreplanen.
- c. Paa Krydsningsstationer skal det Hovedspor, der bedst egner sig til Optagelse af

Kongetoget, saa vidt muligt benyttes til dette. De mødende Tog ledes da ind paa andre Spor og ekspederes om fornødent først, efter at Kongetoget har forladt Stationen.

- d. For at Togenes Gang kan ledes med den størst mulige Punktlighed, paalægges det Stationsforstanderne at drage Omsorg for, at der fra 1 Time før Kongetogets Afgang fra Udgangsstationen, og til det har passeret den for den paagældende Station nærmest liggende Reservelokomotivstation i Kongetogets Kørselsretning, gives nøje Agt paa Telegraftjenesten. Stationsforstanderne skulle derhos i det samme Tidsrum personligt lede Tjenesten paa Stationerne og maa ikke overdrage deres Tjeneste til nogen underordnet.
- e. Alle vedkommende skulle føre skarpt Tilsyn med, at samtlige foreskrevne Sikkerhedsregler paa det nøjeste efterkommes.
- f. Under ekstraordinære Forhold vil særlig Bevogtning kunne oprettes efter nærmere Ordre.
- g. Kongetog skulle, uafhængigt af, at de skulle signaliseres som omtalt i § 8, 1, desuden anmeldes for Banebevogtningen ved Bud. Dette sker ved, at hver Station eller med Telegrafapparat forsynet Holdeplads, saa snart den modtager Anmeldelse

om Kongetogets Løb, udsender en Mand til hver Side af Stationen med en Løbeseddel, hvori angives alt fornødent (Afskrift af Anmeldelsen) og da navnlig, naar Toget kan ventes at komme over den paagældende Strækning. Paa denne Løbeseddel lader Budene Bane- og Ledbevogtningen, Bevogtningen ved private Sidespor og Ekspedienter ved Billetsalgssteder og Holdepladser, der ikke ere forsynede med Telegrafapparat, kvittere for at have gjort sig bekendte med Løbesedlernes Indhold. Saa snart Budet møder det fra Nabostationen udsendte Bud, bytte de Løbeseddel og aflevere ved Hjemkomsten samme til deres Udgangsstation. Løbesedlerne ere da for Stationen Kvittering for, at Linien indtil Nabostationerne er underrettet, hvorom der uophødeligt meddeles Togets Udgangsstation telegrafisk Underretning.

2. Naar den i § 8, 1 omtalte Signalisering i enkelte Tilfælde ikke har kunnet finde Sted, men Linien er underrettet ved Bud, kan Toget fremføres, som om det var signaliseret.

## C. Arbejdstog.

### Anordning og Anmeldelse.

#### § 12.

Anord-  
ning og  
Anmel-  
delse.

1. Arbejdstog anordnes af Trafikcheferne for deres Distrikters Vedkommende eller af Trafikinspektørerne for deres Sektioners Vedkommende og anmeldes for Stationerne, Holdepladserne, Sidesporene og Banebevogtningen paa den Strækning, paa hvilken Toget skal løbe, efter samme Regler som Særtog. Anmeldelsen skal indeholde Oplysning om Togets Bestemmelse, om den Strækning, paa hvilken det skal løbe, om naar det kan ventes, og saa vidt muligt om Arbejdstiden og eventuelt Maskinens Overnatningsstation samt, paa dobbeltsporet Bane, om, paa hvilket Spor det bevæger sig. For Anmeldelsen gives skriftlig eller telegrafisk Kvittering fra samtlige med Telegrafapparat forsynede Stationer, og forinden denne er modtagen, maa Toget ikke afsendes (jfr. i øvrigt § 7).

2. Arbejdstoget maa ikke afgaa, før dets Fører og Lokomotivfører har modtaget skriftlig Genpart af Anmeldelsen.

3. Meddelelse om anordnede Arbejdstog tilstilles vedkommende Baneingeniører, Maskininspektører og Lokomotivdepot samt eventuelt Trafikchefen eller Trafikinspektørerne.

### Signalisering.

#### § 13.

Et Arbejdstog signaliseres ikke ved Signaller for andre Tog og giver heller ikke Signaler for andre Tog.

#### Ledelse.

#### § 14.

1. Arbejdstog skulle altid ledsages af en ansvarlig Fører, der er nøje kendt med Sikkerhedstjenesten. Af Baneafdelingens Personale maa ingen lavere stillet Funktionær end Overbanemestre benyttes som Fører af Arbejdstog; for Sneplovtoget gælde dog i saa Henseende særlige Regler.

2. Arbejdstog skulle fremføres med Forsigtighed og under hyppig Brug af Dampfløjten (jfr. § 29, 3).

#### Fremførelse fra Station til Station.

#### § 15.

1. Arbejdstog fremføres altid paa særlig Togordre fra Station til Station, og det baade paa enkelt- og paa dobbeltsporet Bane, og hvad enten Banen er forsynet med Bloksignaler eller ikke. Et Arbejdstog maa derfor ikke forlade en Station, før der er erhvervet fri Bane for det til den nærmest foran liggende Station.

2. Saalænge Arbejdstoget befinder sig paa et enkeltsporet Banestykke (Stræk-

Frem-  
førelse  
fra Sta-  
tion til  
Station.

ningen imellem to med Telegrafapparat forsynede Nabostationer eller Holdepladser), skal dette holdes fuldstændigt spærret, og intet andet Tog maa indlades derpaa; paa dobbeltsporet Bane gælder denne Regel kun for det Spor, paa hvilket Arbejdstoget befinder sig, men for øvrigt uden Hensyn til, om Banen er forsynet med Bloksignaler eller ikke.

3. Naar Arbejdstoget indtræffer paa en af de to Stationer, som begrænser Banestykket, og dets Fører har meldt Stationsbestyreren, at Banestykket er frit, sender denne Station den anden Meldingen:

„Arbejdstoget ankommet her“, for hvilket Telegram Kvittering gives paa sædvanlig Maade, og Arbejdstoget maa da ikke gaa tilbage paa Strækningen, før det paa ny har faaet fri Bane.

4. Paa dobbeltsporede, med Bloksignaler forsynede Banestrækninger maa Arbejdstog — undtagen Sneplovtog — ikke bevæge sig i anden Retning end den for det paagældende Spor normale Kørselsretning. Jfr. dog § 20.

*Forhold til andre Tog.*

### § 16.

1. Føreren af et Arbejdstog har at drage Omsorg for, at andre Tog, det være

Forhold  
til andre  
Tog.

sig Plantog eller for ham anmeldte Særtog, ikke opholdes eller paa anden Maade forulempes af Arbejdstoget. Han har at sørge for, at Arbejdstoget er bragt ud af et enkeltsporet Banestykke (§ 15, 2) mindst 15 Minutter, før et andet Tog skal ind derpaa. Paa dobbeltsporede Banestrækninger gælder denne Bestemmelse kun for det Spor, paa hvilket Arbejdstoget befinder sig.

2. Paa den anden Side skulle Stationerne vise tilbørligt Hensyn til Arbejdstogenes hurtige Fremme. Der maa saaledes ikke foranlediges unødvendige Ophold ved Afventning af den særlige Togordre eller ved Signalgivningen m. m.

*Valg af Krydsningsstation.*

### § 17.

1. Arbejdstogets Fører vælger, paa hvilke Stationer Arbejdstoget skal krydse andre Tog.

Valg af  
Kryds-  
nings-  
station.

2. Ved Valget af Krydsningsstationen har han nøje at iagttage:

at Krydsningen finder Sted paa en med Telegrafapparat forsynet Station,

at det mødende Tog betimeligt forud faar Underretning om Krydsningen paa en med Telegrafapparat forsynet Station, paa hvilken bemeldte Tog ifølge sin Køreplan skal gøre Ophold, og

at Arbejdstoget kan være paa Krydsnings-

stationen mindst 15 Minutter, før det andet Tog skal afgaa.

3. Arbejdstog kunne efterlade Vognene paa et Arbejdsspor, men Togets Fører og dets Lokomotiv skulle altid være til Stede paa Krydsningsstationen. Ballastgrave og Arbejdssidespor kunne dog benyttes til Krydsning mellem Arbejdstog og andre Tog, naar der dersteds er oprettet Telegrafstation og Mastesignal og ansat en ansvarlig Stationsbestyrer, der afgives af Trafikafdelingen. Naar der er ansat en Stationsbestyrer ved Ballastgraven eller Arbejdssidesporet, betragtes dette i den bekendtgjorte Arbejdstid for Toget som Station med Hensyn til Togenes Af- og Tilbage melding samt de øvrige, Sikkerhedstjenesten vedrørende Forhold.

4. Naar Arbejdstog skulle overhales af andre Tog, forholdes der i Overensstemmelse med de almindelige Regler for Togoverhaling, se § 44 A.

*Fremgangsmaade ved Krydsningens  
Fastsættelse.*

§ 18.

Fremgangsmaade ved Krydsningens Fastsættelse.

1. Ved Fastsættelse af Krydsninger benyttes følgende Udveksling af Telegrammer: Arbejdstogets Fører sender den valgte Krydsningsstation, X, følgende Telegram:

„Arbejdstoget, t Vognaksler, ønsker krydse Tog N i X. Underret Tog N“.

2. Saa fremt der intet er til Hinder for at krydse paa Station X, sender denne Station følgende Telegram til Tog N:

„Arbejdstoget ønsker krydse Tog N i X“, hvorpaa Føreren for Tog N giver Liniedepechen:

„Arbejdstoget krydser Tog N i X“ tilbage til Arbejdstoget.

3. Ved Fastsættelsen af Krydsning med Arbejdstog er der intet til Hinder for, at det paagældende Plan- eller Særtog fortsætter henimod eller til den foreslaaede Krydsningsstation, uanset om Aftelegraferingen af Togføreren Liniedepeche, ved hvilken Krydsningen fastslaas, er tilendebragt eller ikke.

4. Kan Krydsning ikke finde Sted paa Station X, svarer denne tilbage til Arbejdstogets Fører:

„Her kan ikke krydses“, og Arbejdstogets Fører maa da rette Forespørgsel til en nærmere liggende Station eller blive holdende paa den Station, hvor han befinder sig. I sidste Tilfælde afgiver Arbejdstogets Fører til Tog N Liniedepechen:

„Arbejdstoget krydser Tog N i Z“ (Stationens Navn), der gentages af Tog N.

5. Et Arbejdstog maa ikke forlægge en een Gang vedtagen Krydsning med et Plan-

eller Særtog; derimod kunne disse Tog, hvis de ere forsinkede, lade foretage en saadan Forlægning efter Reglerne i § 43; den tidligere vedtagne Krydsningsstation betragtes da som „oprindelig Krydsningsstation“. Skulde undtagelsesvis det Tilfælde indtræffe, at Arbejdstoget ikke kan naa den vedtagne Krydsningsstation, forholdes der som bestemt for nedbrudte Tog i § 52, 7 b, idet Stationsbestyreren paa den Station, hvortil Arbejdstoget er naaet, forlægger Krydsningen.

6. Saafremt et Arbejdstog er færdigt med sit Arbejde inden Slutningen af den anmeldte Arbejdstid, skal Føreren alligevel sørge for, at Krydsningen med de Tog, som skulle gaa over Arbejdsstrækningen i den anmeldte Arbejdstid, fastslaas paa sædvanlig Maade, eller ogsaa skal han aflyse Arbejdstoget ved Liniedepeche til de ved Arbejdsstrækningen liggende Stationer samt til Trafikinspektøren.

*Førelse som Særtog.*

### § 19.

Førelse  
som  
Særtog.

Paa de Strækninger, hvor et Arbejdstog opgiver sin Tilladelse til at standse og gaa tilbage paa den frie Bane, kan det fores som Særtog, naar dets Fører har draget Omsorg for, at det er anmeldt for de paagældende Stationer og for vedkommende

Trafikinspektør, at dets Krydsning med andre Tog er bleven fastsat, og at det er blevet signaliseret ved andre Tog samt saa vidt muligt anmeldt for Banebevogtningen ved de i § 7 for Særtog foreskrevne Meldesedler.

*Særlige Arbejdstog.*

### § 20.

Under særlige Forhold, saasom naar Arbejdstog skulle arbejde paa korte Strækninger, der støde tæt op til Stationer eller ere forsynede med Sidespor, kunne Trafikcheferne, henholdsvis Trafikinspektørerne, foreskrive særlige Regler for disse Togs Fremførelse og Krydsning med andre Tog, men det paa hviler dem at sørge for, at disse Togs Løb i betimelig Tid kommer til alle paagældendes Kundskab.

*Sneplovtog.*

### § 21.

Sneplovtog, der skulle rydde Banen, anordnes af de dertil bemyndigede Embedsmænd. De fremføres for øvrigt som almindelige Arbejdstog, for saa vidt ikke anderledes er bestemt i det foregaaende.

Sne-  
plovtog.

*Beskadigede Lokomotiver.*

### § 22.

Beskadigede Lokomotiver, der skulle bringes til Værksted eller Depot, kunne enten fremføres som Særtog eller som Arbejdstog.

Beska-  
digede  
Lokomo-  
tiver.

## D. Hjælpetog og Hjælpemaskiner.

### § 23.

Hjælpe-  
tog og  
Hjælpe-  
maskiner.

1. Hjælpetog og Hjælpemaskiner behandles (med de i det følgende omtalte Afvigelser) som Særtog, indtil de naa det Banestykke, paa hvilket Hjælpen skal ydes. For dettes Vedkommende føres de i Overensstemmelse med de i § 52 givne Regler.

2. Saa snart en Reservelokomotivstation har modtaget Begæring om Hjælpemaskine (§ 52), skal den uopholdelig give Reservemaskinen skriftlig Ordre til at afgaa samt ved Liniedepeche underrette Linien, Maskininspektøren samt Baneingeniørerne og Trafikinspektørerne baade for den Sektion, hvor Toget er standset, og for den, hvor Reservemaskinen er stationet, om Maskinens Løb saaledes:

„Tog M standset mellem Station A og B,  
Hjælpemaskine afgaar fra C Klokken  
..... til B, krydsende Tog N  
i .....“.

Maskinen fremføres derefter paa særlig Togordre efter samme Regler som andre Særtog (§ 9).

3. Paa tilsvarende Maade forholdes ved Udsendelse af en Hjælpemaskine, der ikke

var Reservelokomotiv (§ 52, 10), saavel som ved Afsendelse af et Hjælpetog.

4. Under paaatrængende Forhold kunne Hjælpetog og Hjælpemaskiner sendes over Banen uden i Forvejen at være anmeldte efter § 7 eller ved Liniedepeche efter foranstaaende Stykke 2 og 3, eventuelt uden at der er erhvervet fri Bane; men de skulle i disse Tilfælde føres af Stationsbestyreren paa Afgangstationen eller af en højere stillet Embedsmand. De skulle fremføres med stor Forsigtighed og under hyppig Brug af Dampfløjten.

## E. Materialvogne, Troljer, Draisiner.

### § 24.

1. Materialvogne, Troljer og Draisiner Material-  
maa ikke bringes ind paa Banen uden uaf-  
brudt Ledsagelse af en ansat, der da tillige Troljer,  
Draisiner.  
bliver ansvarlig for deres Førelse. De skulle fremføres af den fornødne Arbejdsstyrke og mindst af 2 Mand; dog kunne Draisiner, der ere særligt indrettede til een Mand, fremføres uden yderligere Ledsagelse.

2. For Materialvogne, Troljer og Draisiner gælder den Regel, at de skulle have



forladt Banesporet senest 15 Minutter, før et Tog kan ventes. I Mørke skulle de føre Signal i Overensstemmelse med Signalreglementet.

3. Materialvogne og andre enkelte Køretøjer, der ere saa tunge, at de i tom Tilstand ikke ved Haandkraft kunne kastes ud af Sporet og bringes tilbage paa dette, fremføres paa enkeltsporet Bane som Arbejdstog i Overensstemmelse med § 15, og de anordnes af den Station, hvorfra de udgaa, ved Underretning til Nabostationen, der om fornødent anordner deres Kørsel videre til næste Station. Paa dobbeltsporet Bane anordnes de af Trafikinspektøren som særlige Arbejdstog (§ 20).

4. Lette Troljer, der føre saa tungt Læs, at de ikke med Haandkraft kunne kastes ud af Sporet, maa ikke fremføres hurtigere, end en Mand kan gaa, og i en Afstand af 1000 Skridt foran og bagefter Køretøjet skal en Mand bevæge sig med Faresignal, der holdes oppe, til Køretøjet er aflæsset.

5. Troljer og Draisiner, der med Haandkraft kunne bringes ud af Sporet, kunne derimod fremføres uden saadan Sikkerhedsforanstaltning.

6. I stærk Taage eller Mørke maa ikke køres med Troljer, medmindre Arbejdet paa

Banen eller andre Omstændigheder gøre det paatrængende nødvendigt.

## F. Almindelige Regler.

### *Togenes Rang.*

#### § 25.

1. I Forsinkelsestilfælde bestemmes *Togenes Rang.* indbyrdes Fortrinsret til Gennemførelse under Hensyn til nedenstaaende Rangfølge:

- 1) Kongetog.
- 2) Eksprestog.
- 3) Iltog.
- 4) Persontog.
- 5) Blandede Tog.
- 6) Godstog uden Personbefordring.
- 7) Arbejdstog.

(De under 2—5 anførte Togs Art bestemmes ved Opslagskøreplanen).

2. For Jylland-Fyns Vedkommende have Tog, der gaa imod Syd eller Øst, Forrang for Tog af samme Art, der gaa imod Nord eller Vest.

3. For Sjællands-Falsters Vedkommende have Tog med ulige Numre Forrang for Tog af samme Art med lige Numre.

*Togpersonale.*

## § 26.

Togper-  
sonale.

1. Togføreren skal være nøje kendt med Forskrifterne for Togenes Gang og med Signalerne. (Jfr. med Hensyn til Arbejdstog § 14, 1). For enkeltkørende Lokomotiver kan Lokomotivføreren fungere som Togfører.

2. Togføreren skal være forsynet med et rigtigt gaaende Uhr, en Tjenestekøreplan for Plantog og Trafikafdelingens trykte Køreplan for Særtog, de foreskrevne Signalapparater, et Politireglement, et Signalreglement, nærværende Reglement m. v. Lokomotivføreren skal være forsynet med de samme Tryksager som Togføreren.

3. Forinden Toget afgaar fra Udgangstationen, skal Togføreren foretage det befalede Eftersyn af Toget og melde til Lokomotivføreren Togets Størrelse, Bremsernes Art og Antal, ligesom han paa Mellemstationer skal melde ham Forandringer i disse Forhold. Endvidere skal Togføreren meddele Lokomotivføreren, hvad der i øvrigt kan have Betydning for Togets sikre Fremførelse.

4. Togpersonalet skal under Farten holde godt Udkig og være opmærksom paa Vognenes Gang samt paa Signaler fra Lokomotivføreren, Banepersonalet m. v. Særlig Agtpaagivenhed skal udvises i Nærheden af og under Kørslen paa Stationer.

*Bremsernes Antal, Betjening og Fordeling.*

## § 27.

1. I Tjenestekøreplanen er optaget en Tavle, der viser, hvor stor en Del af Togenes Vognaksler der i Overensstemmelse med Politireglementets § 30, Stykke 1 og 2, skal have betjente Bremses paa de forskellige Banestrækninger i Tog med nærmere angivne største tilladte Hastigheder.

Brem-  
sernes  
Antal,  
Betjening  
og For-  
deling.

2. Det saaledes fastsatte Antal Bremses skal være betjent enten ved Vakuum eller ved Haandkraft eller ved en Forening af begge disse Betjeningsmaader, saaledes at en Del af Toget bremses ved Vakuum, en anden ved Haandkraft, se det efterfølgende.

3. Alle Tog, hvis største tilladte Hastighed er mere end 60 km i Timen, skulle være forsynede med Vakuumbremse og bremses ved denne (jfr. § 29, 4 a.).

4. For Tog med største tilladte Hastighed af 60 km i Timen eller derunder gælder som Regel, at Vakuumbremsen skal benyttes, saafremt der kan skaffes Forbindelse med Lokomotivets Vakuumledning. — Trafikafdelingerne ere dog bemyndigede til ved særlige Ordre for enkelte bestemte Tog at give Tilladelse til, at Vakuumbremningen hæves i hele Toget, dersom Forskrifterne i Stykke 6 c. og d. ikke kunne

overholdes; Toget fremføres da alene paa Skruebremserne. — I Tog, hvor der op til Lokomotivet kun staar enkelte Vogne med Vakuumledning, skal Vakuumbremning overhovedet ikke anvendes.

5. I Tog, der helt eller delvis bremses med Vakuum, bør saa vidt muligt den sidste vakuumbremse Vogn være forsynet med Konduktørventil, og i alle Tilfælde maa der højst være 8 Aksler af den vakuumbremsede Togdel bag den bageste Konduktørventil.

6. I vakuumbremsede Tog er det tilladt bag den vakuumbremsede Togdel at medføre ikke vakuumbremsede Aksler efter følgende Regler:

- a. I Tog med største tilladte Hastighed af over 70 km i Timen:
- b. I Tog med største tilladte Hastighed af over 60 og indtil 70 km inkl.: indtil 6 — belæssede eller ubelæssede — Aksler; men Bruttovægten af disse maa ikke overstige i alt 4 Vogladninger.
- c. I Tog med største tilladte Hastighed af over 45 og indtil 60 km inkl.: indtil 8 Aksler med en Bruttovægt af indtil 6 Vogladninger.
- d. I Tog med største tilladte Hastighed af 45 km eller derunder:

indtil 12 Aksler med en Bruttovægt af indtil 8 Vogladninger.

7. I alle Tog, hvis største tilladte Hastighed er mere end 60 km i Timen, skal den sidste eller næstsidste Vogn være forsynet med en ved Haandkraft betjent Bremse, hvilken medregnes i det foreskrevne Bremsetal. I Tog med ringere Hastighed maa der være indtil 8 — belæssede eller ubelæssede — Aksler bag den bageste ved Haandkraft betjente Bremse. Bruttovægten af disse 8 Aksler maa ikke overstige ialt 6 Vogladninger.

8. Naar Fordringerne til Bremsernes Antal og Fordeling i et vakuumbremset Tog ikke opfyldes alene ved de med Vakuumbremser forsynede Vogne, skal Togføreren drage Omsorg for, at de fornødne Skruebremser betjenes.

9. I øvrigt skulle de betjente Bremser saa vidt muligt være ligeligt fordelt i Toget. De tungest læssede Bremsevogne skulle fortrinsvis betjenes.

10. Skruebremserne i et Tog skulle nøje passes af Togpersonalet. De betjenes efter Signaler fra Dampfløjten; i Tilfælde af Fare skulle de dog hurtigst muligt sættes i Virksomhed ogsaa uden saadant Signal. Vakuumbremsen betjenes i Henhold til de derom udstedte Instrukser.

11. Hjulene maa aldrig, selv naar der er Fare paa Færde, bringes til at slæbe, da Bremsevirkningen derved formindskes; den stærkeste Bremsevirkning opnaas, naar Bremserne skrues saa fast, at Hjulene kun med Vanskelighed kunne bevæges.

12. Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremset.

*Togenes Størrelse.*

§ 28.

*Togenes Størrelse.* Intet Tog maa bestaa af flere end 120 Vognaksler — belæssede eller ubelæssede —, hvis samlede Bruttovægt ikke maa overstige 80 Vognladninger. Personførende Tog maa ikke indeholde flere end 80 Vognaksler eller 60 Vognladninger, og personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed er 70 km i Timen eller derover, ikke flere end 60 Vognaksler eller 40 Vognladninger. Alt fra regnet de Toget fremførende Lokomotivers med tilhørende Tenderes Aksler og Vægt.

*Togenes Hastighed.*

§ 29.

*Togenes Hastighed.* 1. Den ubetinget største Hastighed, hvormed det er tilladt at fremføre noget Tog eller Lokomotiv — bortset fra

Kørsel, der efter vedkommende Myndigheders Anordning foretages uden Rejsendes Medtagelse for at prøve visse Dele af Banen eller Materiellet —, er:

paa Strækninger, hvor Skinnerne veje 30 kg eller derover pr. m (ca. 60 lbs pr. yard),  
90 km i Timen,

paa indhegnede Strækninger,  
hvor Skinnerne veje mellem  
20 og 30 kg pr. m (ca. 40  
og 60 lbs pr. yard) . . . . . 70 km i Timen,

paa indhegnede Strækninger,  
hvor Skinnerne veje mellem  
15 og 20 kg pr. m (ca. 30  
og 40 lbs pr. yard), samt  
paa alle uindhegnede Stræk-  
ninger . . . . . 45 km i Timen.

I Tjenestekøreplanen er for hver Banestrækning angivet, til hvilken af de 3 nævnte Grupper den hører.

2. I Tjenestekøreplanen er desuden for hvert deri opført Tog angivet den største Hastighed, hvormed det er tilladt at fremføre paagældende Tog. Særtogenes største tilladte Hastighed opgives ved Anmeldelsen, se § 7, 3.

Den saaledes bestemte største Hastighed kan dog i Forsinkelsestilfælde forhøjes, naar Toget — ifølge skriftlig Erklæring fra Togføreren til Lokomotivføreren — er udrustet med den for en større Hastighed foreskrevne

Bremsebetjening, og naar de iøvrigt for saadan Hastighed givne Forskrifter (m. H. t. Togenes Sammensætning m. v.) iagttages.

3. Endvidere er den største tilladte Hastighed:

for Arbejdstog paa Strækninger, paa hvilke der er draget Omsorg for Bevogtning af de offentlige Overkørsler, som Toget skal køre forbi . . . . . 45 km i Timen,

for Arbejdstog i andre Tilfælde samt for Særtog, der

ikke ere signaliserede . . . . 25 km i Timen

Et Hjælpetog eller en Hjælpemaskine, der efter forudgaaet Anmeldelse til Stationerne (§ 23) fremføres som Særtog, er det dog tilladt at køre med større Hastighed end 25 km i Timen uden at være signaliseret ved forudgaaende Tog.

Endelig er det tilladt Sneplovtog med 1 Lokomotiv, naar de skulle forcere Snedriver, at anvende en efter Omstændighederne passende Hastighed.

4. De i øvrigt tilladte største Hastigheder for Togene skulle formindskes:

a. naar Vakuumbremsen bliver utjenstdygtig i et med saadan Bremse normeret Tog, til højst . . . . . 60 km i Timen,

b. naar det Lokomotiv, som er i Spidsen for Toget, kører med Tenderen forrest (gælder dog ikke for Tenderlokomotiver

eller for Lokomotiver, der ere særligt indrettede til at løbe sikkert i begge Retninger), til højst . . . 45 km i Timen,

c. naar Togene skydes af Lokomotivet, til højst . . . . . 25 km i Timen,

d. naar Drejeskiver eller Svingbroer passer, til højst . . . . . 25 km i Timen,

e. naar Tog køre igennem Stationer og Sporskiftekurver, til i det højeste de i Tjenestekøreplanen angivne Hastigheder.

Opmærksomheden henledes her paa Bestemmelserne i Politireglementets § 32 om Beskyttelsesvogne.

5. Skal et Tog paa enkeltsporet Bane uden Standsning køre igennem en Station, hvor det krydser eller overhaler et andet Tog, maa dets Kørehastighed gennem Stationen ikke overskride 45 km i Timen. Samme Regel gælder for Overhaling paa dobbeltsporet Bane.

6. Endelig skal Togets Hastighed for alle Togarter formindskes, naar Signaler paa Grund af usigtbart Vejr eller af andre Aarsager ikke tydeligt kunne skelnes, samt naar der viser sig Mennesker, Dyr eller Forhindringer paa Banen.

7. Lokomotivførerne skulle afpasse Togenes Fart saaledes, at de ikke naa nogen Station mere end 5 Minutter før den i Køreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Tid.

*Standingsning uden for og paa Stationer m. v.*

**§ 30.**

Stand-  
ning uden  
for og  
paa Sta-  
tioner  
m. v.

1. Naar der fra Signalmasten foran en Station eller fra en Signalmast paa fri Bane vises Signalet „Hold udenfor“ („Holdt“), skal dette Signal, — saavel som alle andre Faresignaler — ubetinget efterkommes af Lokomotivføreren ved alle til hans Raadighed staaende Midler, og det er ham strængt forbudt at regne med den Mulighed, at Signalet kan blive skiftet, inden han har naaet Stationsmærket, henholdsvis Signalmasten. Stationerne (henholdsvis Signalposterne) ere ansvarlige for, at Togene ikke uden Nødvendighed forsinkes ved, at der ikke i Tide vises Signal til Ind- eller Gennemkørsel.

2. Naar et Tog nærmer sig en Station eller et andet Sted paa Banen, hvor dets Hastighed skal formindskes, eller det skal standses, skal Lokomotivføreren i Tide formindske Hastigheden saa meget, at han er fuldstændig Herre over Toget og om fornødent kan standse dette. Han skal derved tage nøje Hensyn til Skinnernes Tilstand, Togets Størrelse og Banens Heldningsforhold m. m.

3. Lokomotivføreren skal vise ganske særlig Agtpaagivenhed, naar han nærmer sig Ende- og Rebroussements- samt Krydsnings-

og Overhalingsstationer. Skal Toget standse paa saadanne Stationer, skal han bringe det til Standingsning inden for Frispormærkerne til Krydsningsporene m. v., saaledes at der er frit Spor for mødende Tog; men for øvrigt paahviler det Togføreren at give Signal til, hvor Toget skal holde, for saa vidt ikke andet særlig er bestemt.

4. Naar Lokomotivføreren paa Grund af Taage, Snefog o. desl. ikke kan skelne Stationens Mastesignal i tilbørlig Afstand, skal han lade Toget holde ved Stationsmærket. Kan han heller ikke herfra tydeligt opfatte Signalet, skal han, efter at Toget er fuldstændigt standset, enten give Signalet „Færdig til Indkørsel“ til Underretning for Stationen og blive holdende, indtil denne ved en ansat har givet Toget Tilladelse til at køre ind, eller foranledige en Togbetjent sendt fremefter for at bringe ham Melding om Mastesignalet.

*Standingsning paa den frie Bane.*

**§ 31.**

Det skal saa vidt muligt undgaas at standse Tog paa Broer, Viadukter og Vejovergange saa vel som under Viadukter. Ligeledes bør det undgaas at standse Tog paa Stigninger af over  $\frac{1}{300}$ . Kan det ikke undgaas at standse et Tog paa en saadan Stig-

Stand-  
ning paa  
den frie  
Bane.

ning, skulle Bremserne skrues fast og Bremsvogterne desuagtet om muligt blive ved dem. Skal et Tog, efter at have holdt, navnlig paa en Stigning, atter sættes i Bevægelse, har Lokomotivføreren at anvende stor Forsigtighed, for at ikke Koblingerne skulle sprænges; det er derfor forbudt at anvende et pludseligt Ryk for at sætte Toget i Bevægelse.

*Tog paa samme Banestykke.*

### § 32.

Tog paa samme Bane-stykke.

1. Paa dobbeltsporede Banestrækninger skulle Tog paa den frie Bane køre paa højre Spor i Forhold til Kørselsretningen. Denne Regel gælder dog ikke for Sneplovtog, jfr. § 15, 4; se endvidere ang. særlige Arbejdstog § 20, ang. Sporspærring §§ 46 og 50 og med Hensyn til nedbrudte Tog, Hjælpetog og Hjælpemaskiner § 52.

2. Paa enkeltsporet Banestykke (Strækningen imellem to med Telegrafapparat forsynede Nabostationer eller Holdepladser) maa ikke samtidigt indlades Tog, der løbe i modsat Retning (jfr. dog § 52).

3. Tog i samme Retning skulle paa Banestrækninger, der ikke ere forsynede med Bloksignaler, hvad enten Strækningen er enkeltsporet eller dobbeltsporet, følge efter hinanden med Stationsafstand

4. Arbejdstog og Hjælpetog er det dog i Henhold til Politireglementet § 45, 4 tilladt om Dagen og i klart Vejr at følge efter Plantog og Særtog, naar følgende Betingelser opfyldes:

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

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

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

5. Paa Banestrækninger, der ere forsynede med Bloksignaler, kunne derimod Tog, der løbe i samme Retning, følge efter hinanden i Blokafstand (herfra undertages dog Strækningen Aarhus—Hasselager). I usigtbart Vejr (stærk Taage eller Snefog), skal der dog ogsaa paa saadanne Strækninger køres med Stationsafstand. Jfr. endvidere § 15, 2.

6. Stationer, der ligge paa Grænsen mellem dobbelt- og enkeltsporet Bane, maa ikke tillade noget Tog at gaa ind paa den enkeltsporede Bane, forinden de modgaaende Tog, som førstnævnte Tog planmæssigt skal krydse paa Dobbeltsporet, enten ere indgaaede til Stationen eller ere aflyste, eller Krydsningen mellem Togene er bleven forlagt til en Station paa den enkeltsporede Bane.

Ved Telegramudvekslingen herom (§ 43) betragtes bemeldte Grænsestation som „oprindelig Krydsningsstation“.

*Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationer.*

**§ 33.**

Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationer. 1. Med Hensyn til Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationerne, skulle Reglerne i Politireglementets § 45, 1 og 2, nøje efterkommes. — Stationsbestyrerens Tilsyns- pligt omfatter ogsaa Sporskifter, der ikke ligge i selve Togvejen, men hvis urigtige Stilling kan medføre Fare for Toggangen, saasom Sporskifter i Forbindelsesspor til Nabospor, Afløbssporskifter og lign.

2. For centralaflaasede Sporskifters Vedkommende kan det i Politireglementets § 45, 2, 1ste Punktum, befalede Eftersyn af Sporskiftets Stilling og Aflaasning bortfalde, men et omhyggeligt Eftersyn af Apparatets tjenstdygtige Stand skal dog under alle Omstændigheder foretages flere Gange daglig.

3. Paa Stationer med selvstændig Kommandopost kunne særlige Regler gives af vedkommende Trafikchef.

4. Signal til Ind-, Ud- eller Gennemkørsel maa dernæst kun gives under Iagt-

tagelse af Betingelserne efter § 32 om Tog paa samme Banestykke, efter § 34 om samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog og efter § 35 om Af- og Tilbage melding af Tog. Stationens Mastesignal maa ikke stilles paa Signalet „Kør igennem“, før end Afmelding og Klokkeringning til den følgende Banestrækning er givet.

*Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.*

**§ 34.**

1. Kun eet Tog ad Gangen maa ind- og udlades paa en Station, og det ene først, naar det andet er standset. Ligeledes maa kun eet Tog ad Gangen afgaa fra en Station, og det ene først, naar det andet har passeret Stationens yderste Sporskifte. Med tilsvarende Begrænsninger er det forbudt at indlade et Tog samtidig med, at et andet afgaar, og omvendt.

2. De under 1. angivne Regler gælde dog ikke, hvor, enten ved selve Sporanlægget eller ved Centralaflaasningen, enhver Berøring mellem de paagældende Tog er udelukket, selv om Togene maatte løbe for langt (eventuelt løbe gennem Stationen i hele dens Længde), eller et ikke centralaflaaset Sporskifte skulde staa urigtigt eller være mangelfuldt betjent eller sikret.



3. Intet Tog maa indlades paa en Station, saalænge et andet Togs Ekspedition foregaar over det førstes Togvej.

4. Paa enkeltsporet Bane skal der til krydsende Tog vises Signal til Standsning uden for Stationsmærket. Saa snart Togets Fart af Hensyn til denne Signalgivning er formindsket saa meget, at Lokomotivføreren alene ved Anvendelse af Tenderbremsen kan bringe Toget til Standsning uden for Stationsmærket, skal han give Signalet „Færdig til Indkørsel“, og først efter at dette Signal er givet, maa Stationen give Toget Tilladelse til Ind- eller Gennemkørsel. For at undgaa en fuldstændig Standsning af Toget skal Tilladelsen til Ind- eller Gennemkørsel, saa vidt Forholdene tillade det, gives hurtigst muligt efter, at Lokomotivføreren har signaliseret „Færdig til Indkørsel“; navnlig gælder dette for Tog, der komme ind til en Krydsningsstation ad en Stigning, der er stærkere end  $\frac{1}{300}$  og end nærmere Stationsmærket end 50 Skinnelængder.

*Af- og Tilbage melding af Tog.*

**§ 35.**

1. Forinden et Tog kan forlade eller køre igennem en Station paa enkeltsporet Bane eller paa dobbeltsporet Bane uden Bloksignaler, skal det afmeldes

Af- og Tilbage-  
melding  
af Tog.

til den næste med Telegrafapparat forsynede Station eller Holdeplads, og de elektriske Klokkesignaler gives til den mellemliggende Banestrækning\*).

2. Afmeldingen sker derved, at Stationen, før Toget skal afgaa fra eller køre igennem den, sender den næste Station Telegrammet:

„Tog N x“

(Underskrift),

for hvilket Kvittering gives paa sædvanlig Maade.

3. For Arbejdstog skal der dog ikke gives Klokkesignal til et Banestykke, hvorfra Toget kommer tilbage, inden det har naaet næste Station

4. Endvidere har enhver Station efter at have overbevist sig om, at Slutsignalerne ere til Stede, at melde Toget tilbage til den nærmest bagved liggende Station. Tilbage meldingen maa, for et standsende Tog — lige meget om det standser ifølge sin Køreplan eller af særlige Grunde — ikke foretages, før Toget i hele sin Længde er bragt til Standsning paa Stationspladsen; for

\*) Jfr. dog de særlige Ordre om, at Stationer under visse Forhold ikke deltage i Af- og Tilbage meldingen, samt om, at der paa enkelte uindhegnede Banestrækninger ikke ringes.

gennemkørende Tog ikke, før Toget har passeret Udgangssporstiftet. Meldingen gives ved Telegrammet:

„Tog N a“

(Underskrift),

for hvilket Kvittering ligeledes gives paa sædvanlig Maade.

(Jfr. med Hensyn til Arbejdstog § 15, 3).

5. Kan den Station, hvortil Afmeldings-telegrammet skal afgives, ikke vækkes, afmeldes Toget til den derefter følgende Station eller, hvis den afmeldende Station ikke er forsynet med Induktor, da til den nærmeste Station, der er forsynet med en saadan; men øvrige mellemliggende Stationer skulle da saa vidt muligt først vækkes. Det paa-gældende Tog underrettes (eventuelt efter at være standset) om det forefaldne og om, hvorvidt det elektriske Ringesignal er afgivet eller ej, og fremføres da med fornøden Forsigtighed.

6. Naar en Station forsømmer at tilbagemelde et Tog, skal den bagved liggende Station affordre den en Tilbagemelding.

7. Kan et Tog ikke blive afmeldt til nogen Station, eller er et Tog ikke bleven tilbage-meldt, betragtes Telegrafan som værende i Uorden (§ 48). Meddelelse herom vil den paa-gældende Station have at afgive til ethvert Tog, der skal passere den i den omhandlede

Retning, og dette fremføres da med al den Forsigtighed, som den manglende Melding betinger. Denne Meddelelse gives skriftligt til Togføreren, som, efter at have gjort sig bekendt med den, overgiver den til Lokomotivføreren.

8. Paa dobbeltsporet, med Blok-signaler forsynet Bane sker ingen Af- og Tilbage melding af Tog (medmindre der undtagelsesvis skal køres med Stationsaf-stand, jfr. § 32, 5, 2det Punktum, § 46 og § 47), og de elektriske Klokkesignaler gives af Stationen umiddelbart før Togenes Gennemkørsel eller Afgang.

9. Samtlige Meldinger om Togs Afgang og Ankomst, saavel som selve Ankomst- og Afgangstiderne for Tog, som holde paa Stationen, og Klokkeslettet, naar gennemkørende Tog passere den, skulle indføres i Togjournalen.

„Særlig Togordre“ og „fri Bane“.

### § 36.

Naar det er foreskrevet, at et Tog skal føres „paa særlig Togordre“ over en vis Banestrækning, maa Toget ikke gaa ind paa den paa-gældende Banestrækning uden at have faaet skriftlig Tilladelse dertil. En Stationsbestyrer maa kun meddele saadan Tilladelse, efter at han igennem Telegrafan

har erhvervet „fri Bane“ for Toget, det vil sige: Meddelelse fra de foranliggende Stationer om, at Toget uhindret af andre Tog kan gaa over Strækningen.

*Erhvervelse af fri Bane.*

§ 37.

Erhvervelse af fri Bane. I. For Erhvervelse af fri Bane gælde følgende Regler:

- a. „Fri Bane“ for et Tog, M, fra en Station A til den nærmest foran liggende Station B erhverves paa følgende Maade: Station A sender Station B følgende Forespørgsel:

„Har Tog M fri Bane til B?“

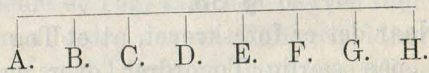
Er Banen ikke fri, svarer Station B:

„Nej! Banen ikke fri.“

I modsat Tilfælde svarer den:

„Tog M har fri Bane til B.“

- b. Vil en Station skaffe et Tog, M, fri Bane for en længere Banestrækning, benyttes følgende Fremgangsmaade:



A, B, C, o. s. v. ere Stationer. Station A søger fri Bane for Toget til Station H. Den afsender da følgende Liniedepeche over Banestrækningen:

„Har Tog M fri Bane til H?“

Station B melder derefter til C:

„Tog M har fri Bane fra A til B.“

Station C derefter til D:

„Tog M har fri Bane fra A til C“, og saa fremdeles, indtil Station G melder til H:

„Tog M har fri Bane fra A til G“, hvorpaa Station H giver Liniedepechen:

„Tog M har fri Bane fra A til H“ tilbage til Station A.

- c. Er Banen ikke fri længere end til Station D, slutter denne Station foreløbigt Meldingerne og giver Liniedepechen:

„Tog M har kun fri Bane fra A til D“ tilbage til Station A.

- d. Kan en Station, f. Eks. E, ikke vækkes, slutter Station D paa samme Maade som nys beskrevet, men sender straks derpaa følgende Telegram til Station F:

„Søg fri Bane for Tog M til H. E kan ikke vækkes.“

Naar Station F derefter paa den ovenfor beskrevne Maade har erhvervet fri Bane fra F til H, sender den Station D følgende Telegram:

„Tog M har fri Bane herfra til H.

Tog X sidst ankommet fra, Tog Y sidst afgaaet til E.“

Kan Station D deraf slutte, at Banen maa være fri mellem den og Station F,

giver den Tog M fri Bane til Station H, men Underretning om, at Station E ikke har kunnet vækkes, skal da paategnes den særlige Togordre og Toget mellem D og E fremføres med Forsigtighed.

e. Søges fri Bane for et Tog, M, fra en Station, hvor det har krydset et andet Tog, N, skal Forespørgslen affattes saaledes:

„Tog N er her. Har Tog M fri Bane til H?“

f. Søges fri Bane for et Tog, M, fra en Station, hvor Toget skal krydse et andet Tog, N, som endnu ikke er ankommet, affattes Forespørgslen saaledes:

„Har Tog M fri Bane til H, naar Tog N er her?“

g. I det i § 32, 4, omhandlede Tilfælde affattes Forespørgslen om fri Bane for det efterfølgende Arbejds- eller Hjælpetog saaledes:

„Har Tog M fri Bane til B, naar Betingelserne i § 32, Stykke 4, ere opfyldte?“, der i bekræftende Fald besvares saaledes:

„Tog M har fri Bane til B, naar Betingelserne i § 32, Stykke 4, ere opfyldte“.

h. Søges fri Bane for et Tog, M, paa et enkeltsporet Banestykke, paa hvilket der findes een eller flere Linieblok-

poster, og dette Tog ønskes fremført efter et forudgaaende Tog, N, med Blokafstand (§ 32, 5), affattes Forespørgslen saaledes:

„Har Tog M fri Bane til B, naar det følger efter Tog N i Blokafstand?“, der besvares paa tilsvarende Maade.

2. Fri Bane maa hverken forlanges eller gives ud over den Station, hvor det paagældende Tog skal krydse, overhale eller overhales af et andet Tog, og det paahviler derfor Krydsnings-(Overhalings-)Stationerne at erhverve fri Bane for Toget for den følgende Banestrækning.

3. For Arbejdstog maa fri Bane kun søges og gives til nærmeste Station, jfr. § 15, 1.

4. Naar der er givet et Tog fri Bane paa et Banestykke, maa ingen Station tillade noget andet Tog paa samme Spor at gaa ind paa det paagældende Banestykke, forinden hint Tog har passeret Banestykket, medmindre den givne „frie Bane“ er bleven ugyldig som Følge af Krydsningsforlægning (§ 43), Togoverhaling (§ 44), Togindstilling (§ 45) eller Tognedbrud (§ 52); jfr. endvidere § 32, 4.

*Udfærdigelse og OVERRÆKKELSE af den særlige Togordre.*

**§ 38.**

Udfærdigelse og OVERRÆKKELSE af den særlige Togordre.

1. I den særlige Togordre, der udfærdiges paa en dertil bestemt Formular, indføres, for hvor lang en Strækning det paa-gældende Tog har faaet fri Bane. Den underskrives af vedkommende Stationsbestyrer og overrækkes Togføreren, som, efter at have gjort sig bekendt med den, overrækker den til Lokomotivføreren inden Togets Afgang.

2. OVERRÆKKELSEN af den særlige Togordre skal, for de Plan- og Særtogs Vedkommende, som ellers ikke skulde standse paa Stationen, ske umiddelbart fra denne til Lokomotivføreren under Togets Kørsel forbi Stationen, altsaa uden Togføreren Mellemløst. Ordren skal derfor holdes rede til OVERRÆKKELSE, og Togets Fart sagtnes saa meget, at OVERRÆKKELSEN kan finde Sted. I saadanne Tilfælde holdes Indkørselssignalet paa „Kør frem“.

3. Naar et Tog har naaet den Station, hvortil fri Bane er givet, udfærdiges en ny Togordre for den følgende Banestrækning, paa hvilken Toget skal føres paa særlig Togordre.

*Stationsbestyrerens Afløsning.*

**§ 39.**

1. Naar en Stationsbestyrer (ved hvilket Udtryk overalt i nærværende Reglement forstaas den paa det givne Tidspunkt tjensthavende Stationsbestyrer) afløses i sin Tjeneste, skal Bemærkning derom gøres i Telegrafjournalen, hvortil føjes de Ordre og Bestemmelser, Stationsbestyreren muligvis maatte have modtaget angaaende Togenes Gang, og som det er nødvendigt for Afløseren at kende. Bemærkningen underskrives af Afløseren.

2. Afløsning maa ikke finde Sted uden bydende Nødvendighed, naar der er begyndt Skridt til Forlægning af Krydsninger, Forandring af Overhalinger eller Indstilling af Tog. I saa Tilfælde maa den i Øjeblikket fungerende Stationsbestyrer ikke forlade sin Post, førend den paabegyndte Sag er fuldstændig afsluttet.

*Telegrammer og Skrivelser om Toggangen.*

**§ 40.**

1. Telegrammer om Toggangen, der angaa vigtige Foranstaltninger, som ikke forud ere anmeldte, skulle straks gentages af den modtagende Station, dog med den Indskrænkning, at en Liniedepeche kun gentages af

Stationsbestyrerens Afløsning.

Telegrammer og Skrivelser om Toggangen.

den paagældende Endestation til den Station, der har afsendt Liniedepechen.

2. Et Telegram, der angaar Togenes Gang, herunder indbefattet Af- og Tilbage-meldinger, skal altid være forsynet med Underskrift — for Telegrammer fra en Station er Stationsnavnet (se Stykke 3) tilstrækkelig Underskrift — og skal straks indføres i Telegrafjournalen, henholdsvis Toghjournalen. Stationsbestyreren (§ 39, 1) er ansvarlig for de Telegrammer, der afsendes eller skulle afsendes fra Stationen, angaaende Togenes Gang, og den Omstændighed, at en ansat 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 har at forvisse sig om, at hans Ordre blive rigtigt udførte. Ankomne Telegrammer eller Skrivelser, der berøre Togenes Sikkerhed, skulle, for saa vidt de ikke modtages af Stationsbestyreren personlig, øjeblikkeligt meddeles denne.

3. I alle Telegrammer og Skrivelser, der vedrøre Togenes Gang, maa Stationsnavnene ikke forkortes, men skulle telegraferes eller skrives fuldt ud.

4. Telegrammer, der angaa Togenes Gang, have Forrang for alle andre Tele-

grammer, og det maa iagttages, at Telegrafen ikke belemres under Togtid.

### Telegrafvagt.

#### § 41.

1. Af Hensyn til Togfærdslen (herunder indbefattet alle Arter af Tog) holde Stationerne, for saa vidt ikke andet særligt bestemmes, Telegrafvagt fra 30 Minutter forinden første Togs planmæssige Afgang fra den bagved liggende Station (henholdsvis fra Stationen selv, for saa vidt den er Udgangstationen), og indtil sidste Tog er meldt ankommet til den foranliggende Station (henholdsvis til Stationen selv, for saa vidt den er Endestationen).

2. Følgende Stationer holde derhos Telegrafvagt saaledes: de Stationer, ved hvilke Forvaltningscheferne have Sæde, hele Døgnet.

Sektionernes Hovedstationer fra 15 Minutter før første Togs Ankomst til Sektionens Grænse eller Afgang fra Udgangstationen, og indtil sidste Tog er meldt ankommet til Grænse- eller Endestationen,

Reservelokomotivstationerne fra 30 Minutter, forinden første Tog indgaar paa den Strækning, for hvilken der paa Sta-

tionen holdes Reservelokomotiv, og indtil sidste Tog er ankommet til Nabostationen i næste Strækning eller til sin Endestation, hvorom Melding af disse sendes til Reservelokomotivstationen.

3. Forinden Telegrafvagten sluttet, skal Stationsbestyreren forvise sig om, at alle i Togvejene liggende Sporskifter — som ikke betjenes fra et Rum, der kan aflaaes — ere i Orden og aflaaede med Hængelaas, saaledes at de i alt Fald paa Mellemstationer uden Hinder kunne passeres af Maskiner, som det maatte blive nødvendigt at udsende efter Vagtens Slutning. Sporskifter, der betjenes fra aflaaelige Rum, skulle være stillede til en bestemt Togvej; Rummene skulle være aflaaede, og Nøglerne være i Stationens Værge.

*Stationsbestyrerens personlige Nærværelse paa Perronen.*

**§ 42.**

Stationsbestyrerens personlige Nærværelse paa Perronen. For saa vidt en Stationsbestyrer (§ 39, 1) ikke personlig udfører Sporskiftetjeneste eller Ledbevogtning for Togene, skal han:

a. ved ankommende Tog være paa Perronen, forinden Toget passerer Stationsmærket, og blive der, indtil Toget er bragt til Standsning paa Stationen,

- b. ved afgaaende Tog være paa Perronen, fra Afgangssignalet er givet, indtil Toget har passeret Stationens yderste Sporskifte,
- c. ved gennemkørende Tog opholde sig paa Perronen i hele det Tidsrum, Toget bevæger sig inden for de under a. og b. angivne Grænsepunkter, og i Mørke vise Haandsignalet „Fri Bane“ imod Toget, indtil dette har passeret ham.

**G. Driftsuregelmæssigheder.**

*Forlægning af Krydsninger.*

**§ 43.**

1. Naar et Tog forsinkes, saaledes at Krydsning med et andet Tog ikke kan finde Sted paa den oprindeligt bestemte Station, uden at ogsaa dette Tog derved forsinkes, skal Føreren af det forsinkede Tog (ogsaa under suspenderet Drift) overveje med Lokomotivføreren, om det ikke ved Forlægning af Krydsningen kan undgaas at forsinke det andet Tog, og eventuelt gøre Forslag om Krydsningsforlægning. Paa Stationer, hvor Togpersonalet skifter, paahviler det den Togfører, som skal overtage det ankommende forsinkede Tog, at foreslaa den omhandlede Krydsningsforlægning.

Forlægning af Krydsninger.

2. Til Krydsning maa kun vælges en Station, der er forsynet med Telegrafapparat.

3. Fremgangsmaaden ved Krydsningsforlægning er følgende:



Den Togfører, der foreslaar Krydsningsforlægningen, sender den Station, X, som han har udset til Krydsning, Telegrammet:

„Tog M, t Vognaksler, forsinket f Minutter, ønsker krydse Tog N i X, underret Y“ (den oprindelig fastsatte Krydsningsstation),

og giver samtidig mod Kvittering en Afskrift af sit Forslag til sit Togs Lokomotivfører til Underretning for denne. Lokomotivføreren skal da altid **standse** Toget paa den foreslaaede Krydsningsstation X og maa ikke køre ud over denne, før **enten** Krydsning har fundet Sted, **eller** Lokomotivføreren har faaet den i Stykke 7 omtalte Telegramafskrift, **eller** det andet Tog er blevet indstillet (§ 45).

4. For saa vidt der tidligere er givet Lokomotivføreren særlig Togordre ud over den foreslaaede Krydsningsstation, skal Togføreren samtidig med, at han overgiver

Lokomotivføreren den i Stykke 3 omtalte Telegramafskrift, kræve Togordren tilbage og foranledige denne rettet ved en Paategning af Stationsbestyreren for den Station, paa hvilken Toget holder, hvornæst Togordren atter overgives til Lokomotivføreren. Skulde Togføreren forsømme at kræve Togordren tilbage af Lokomotivføreren, paahviler det denne af egen Drift at afgive den.

5. Saafernt der intet er til Hinder for at krydse paa Station X, sender denne Stationen Y Telegrammet:

„Tog M, forsinket f Minutter, ønsker krydse Tog N i X“,

hvorpaa Station Y giver Liniedepechen:

„Tog M krydser Tog N i X“

tilbage til Station X. De to Tog underrettes om den fastsatte Krydsningsforlægning saaledes: Tog M paa Station X (hvor Toget under alle Omstændigheder skal standse, se Stykke 3), Tog N enten paa Station Y eller paa en forudgaaende Holdestation efter telegrafisk Anmodning fra Station Y. Station Y kan i første Tilfælde, hvis den ikke er planmæssig Holdestation for Tog N, standse dette Tog ved den Signalgivning, som ellers er foreskrevet for krydsende Tog, se nærværende



Reglements § 34, 4, og som ogsaa anvendes af Station X overfor Tog M\*).

6. Kan Krydsning ikke finde Sted paa Station X, svarer denne Føreren af Tog M:

„Her kan ikke krydses“,  
og Togføreren maa da vælge en anden Station til Krydsning eller blive holdende paa den Station, hvor han befinder sig. I sidste Tilfælde sender denne Station den oprindelig fastsatte Krydsningsstation Y Telegrammet:

„Tog M krydser Tog N i Z“ (Navnet paa den Station, hvor Tog M holder), af hvilket Telegram en Afskrift overgives Lokomotivføreren for Tog M gennem Togføreren. Telegrammet gentages af Station Y ved Liniedepeche. Den for Tog M ud over Krydsningsstationen forhen muligt udstedte særlige Togordre rettes eller annulleres, jfr. Stykke 4.

7. Er det mødende Tog ligeledes forsinket (hvorom Station Y efter Omstændighederne bør søge Underretning), saaledes at der ikke vindes noget ved en Krydsningsforlægning, besvarer Station Y Meddelelsen

\*) I andre i Togreglementet omhandlede Tilfælde, hvor et Tog imod dets Plan skal standses paa en Station, bliver der derimod at forholde paa den i Signalreglementet for slige Tilfælde foreskrevne Maade (jfr. dog § 43, 7).

fra Station X om Krydsningsforlægning ved at give Liniedepechen:

„Tog N forsinket g Minutter, ingen Krydsningsforlægning“  
tilbage til Station X, der derefter underretter Føreren af Tog M, hvilket Tog i dette Tilfælde efter Omstændighederne (jfr. Stykke 3) kan standses ved simpel Anvendelse af Indkørselssignalet „Kør frem“. Lokomotivføreren for Tog M faar gennem Togføreren en Afskrift af denne Depeche.

8. Et Tog, der ankommer til en Station, paa hvilken det skal krydse et andet Tog, maa under ingen Omstændigheder forlade denne Station, før **enten** Krydsning har fundet Sted, **eller** den er bleven forlagt i Overensstemmelse med de ovenanførte Regler, og Toget har faaet fri Bane for Viderekørslen (§ 3, 1. b.), **eller** det andet Tog er blevet indstillet (§ 45).

9. Det er herefter altsaa udelukkende Togføreren for det forsinkede Tog, der har at foreslaa Krydsningsforlægning, og den oprindelige Krydsningsstation, der har at fastslaa samme. Fra denne Hovedregel tilstedes **kun to Undtagelser**, nemlig:  
a) at en Trafikinspektør indenfor sin Sektions Omraade griber ind og anordner

en Krydsningsforlægning, men denne sker da i et og alt paa hans Ansvar;  
 b) at Stationsbestyreren paa den Station, hvor et nedbrudt Tog har forlangt Hjælp, forlægger Krydsningen mellem dette og de mødende Tog (§ 52, 7.).

10. En een Gang fastslaaet Krydsningsforlægning kan kun forandres ved en ny Krydsningsforlægning, hvad enten Krydsningen ønskes henlagt til den første Krydsningsstation (Y) eller til en tredje Station. Den ved den forudgaaende Forlægning fastslaaede Krydsningsstation betragtes da som „oprindelig Krydsningsstation“.

*Nye Togoverhalinger og Forlægning af  
 Togoverhalinger.*

§ 44.

1. Om Forandringer i de ved Tjenstkøreplaner eller Særtogsanmeldelser bestemte Togoverhalinger samt om Fastsættelse af Overhalinger, der planmæssigt slet ikke skulde have fundet Sted, gælde følgende Regler:

A.



2. Naar et Tog, M, er saa forsinket, at det ikke længere kan eller bør holde sig forud for et efterfølgende Tog, N, skal Togføreren for det forsinkede Tog M, efter Samraad med sin Lokomotivfører, gøre Forslag til Togoverhaling. Han sender da følgende Telegram til den af ham valgte Overhalingsstation, X:

„Tog M, t Vognaksler, forsinket f Minutter, ønsker at lade sig overhale af Tog N i X“

og giver samtidig en Afskrift af sit Forslag til Lokomotivføreren. Er Tog M allerede ankommen til X, fremsætter Togføreren skriftligt sit Overhalingsforslag for Stationen.

3. Er Station X enig i Forslaget, giver den Liniedepechen:

„Tog N overhaler Tog M i X“

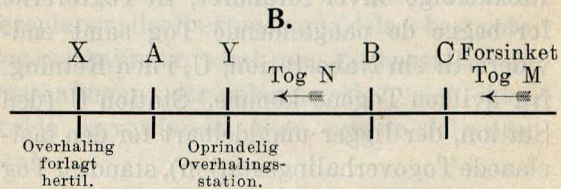
til hele den Strækning, over hvilken Togenes Rækkefølge bliver forandret, til Togførerne for begge de paagældende Tog samt endvidere til sin Nabostation, U, i den Retning, fra hvilken Togene komme. Station U (den Station, der ligger umiddelbart for den fastslaaede Togoverhalingsstation), standser Tog N og underretter det om Overhalingen. (De paagældende Lokomotivførere underrettes straks skriftligt af Togførerne). Kan Underretning ikke gives Tog N paa den foranliggende Station, fordi Bestemmelse om Over-

haling først tages efter Togs N's Afgang fra denne, skal Toget standses udenfor selve Overhalingsstationen og Tog- og Lokomotivføreren underrettes om den forestaaende Overhaling, inden Toget indlades paa Stationen.

4. Kan Overhalingen ikke finde Sted i X, telegraferer denne Station til Togføreren for Tog M (for saa vidt han ikke allerede er paa Stationen):

„Her kan ikke overhales“,  
og Togføreren maa da enten vælge en anden Overhalingsstation eller opgive Overhalingen.

5. Under det i Stykke 2—4 omhandlede Tilfælde falder ogsaa Forlægning af en planmæssig Overhaling til en tidligere Station end fastsat paa Grund af Forsinkelse af det Tog, som skal overhales.



6. Naar et Tog, M, er saa forsinket, at det ikke kan naa at overhale et foran kørende Tog, N, paa den planmæssige Overhalingsstation Y,

skal Togføreren for det forsinkede Tog M, efter Samraad med sin Lokomotivfører, gøre Forslag til Forlægning fremefter af den planmæssige Overhaling. Han sender da følgende Telegram til den af ham valgte Overhalingsstation, X:

„Tog M, t Vognaksler, forsinket f Minutter, ønsker overhale Tog N i X“  
og giver samtidig en Afskrift af sit Forslag til Lokomotivføreren.

7. Er Station X enig i Forslaget, giver den Liniedepechen:

„Tog M overhaler Tog N i X“  
til hele den Strækning, over hvilken Togenes Rækkefølge bliver forandret (d. v. s. Strækningen Y—X), og til Togførerne for begge de paagældende Tog. Tog N modtager sin Underretning paa den planmæssige Overhalingsstation Y. (De paagældende Lokomotivførere underrettes straks skriftligt af Togførerne).

8. Kan Overhalingen ikke finde Sted i X, telegraferer denne Station til Togføreren for Tog M:

„Her kan ikke overhales“,  
og Togføreren maa da enten vælge en anden Station til Overhalingen eller lade denne foregaa paa den oprindelig fastsatte Station.

9. Er Forsinkelsen af det Tog, som planmæssigt skulde have overhalet det andet, saa stor, at Overhalingen helt maa opgives, forlægges Overhalingen under de i Stykke 6—7 foreskrevne Former til Endestationen.

10. Om Plantogs Fremførelse paa særlig Togordre i Overhalingstilfælde se § 3, 1 a, c og d. Med Hensyn til Rettelse eller Annulering af eventuelt tidligere udstedte særlige Togordrer, der ere blevne helt eller delvis ugyldige paa Grund af Togoverhaling, forholdes paa lignende Maade som bestemt i § 43.

11. Hvis et Tog fra den Banelinie, paa hvilken det befinder sig, skal gaa ind paa en for flere Banelinier fælles Banestrækning og ønsker Togoverhaling fastsat paa eller forlagt til en Station paa Fællesstrækningen, skal Forslaget ikke fremsættes direkte for den valgte Overhalingsstation, men for Knudestationen. Har denne paa Grund af Togforholdene noget at indvende mod Forslaget, forhandler den først med den Togfører, fra hvem Forslaget kommer. Vides intet mod Forslaget at erindre, sender Knudestationen det videre til den foreslaaede Overhalingsstation.

12. Hvor egentlig Togoverhaling ikke finder Sted, men en forandret Tog-

følge fremkommer ved, at Tog fra forskellige Linier maa afsendes fra Knudestationen (K) ad Fællesstrækningen i anden Rækkefølge end den planmæssige, ordner Knudestationen af egen Drift det fornødne, idet den sender Strækningen Liniedepechen:

„Tog B kører fra Station K forud for Tog A“,

og — saafremt Fællesstrækningen ikke er dobbeltsporet og forsynet med Bloksignaler — underretter de to Tog samt erhverver fornøden særlig Togordre for Tog A.

#### *Indstilling af Tog.*

#### § 45.

1. Naar et Tog paa Grund af Uheld eller af andre Aarsager maa indstilles, skal uopholdeligt telegrafisk Melding derom sendes samtlige Stationer paa den Strækning, over hvilken Toget skulde være gaaet, hvorhos skriftlig Meddelelse om Togets Indstilling skal afgives til Togførerne for de Tog, der skulde have krydset, overhalet eller være overhalede af det indstillede Tog. Efter at Togføreren har gjort sig bekendt med omhandlede Meddelelse, afgiver han den til Lokomotivføreren.
2. Bliver det muligt at lade et indstillet Tog genoptage sin Fart, bliver det paany at anordne og fremføre som Særtog.

Indstilling af Tog.

*Det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart.*

### § 46.

Det ene  
Spor paa  
dobbelt-  
sporet  
Bane  
ufarbart.

1. Er det ene Spor paa dobbeltsporet Bane ufarbart, betragtes Strækningen som enkeltsporet mellem de Stationer, der begrænse den ufarbare Banestrækning. Den Station, som modtager Meddelelse om Spærringen, giver telegrafisk Underretning til alle vedkommende Stationer og Trafikinspektøren. Stationerne opslaa Meddelelsen i Særtogsskabet (§ 7, 6). Underretning til de ansatte af Baneafdelingen paa den ufarbare Strækning bør ogsaa gives ved Meldesedler paa den i § 7, 5 angivne Maade.

2. Samtlige Tog paa den paagældende Strækning skulle køre paa særlig Togordre (§ 3, 1. f.) og med Stationsafstand; Undtagelsesbestemmelsen i § 32, 4 maa ikke bringes til Anvendelse; jfr. derimod § 52. Det første Tog, som kører paa venstre Spor, skal fremføres med særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Dampfløjten.

3. I Tilfælde af, at det ene Spor paa en dobbeltsporet, med Bloksignaler forsynet Banestrækning er ufarbart, skulle Bloksignalerne vedblivende benyttes for Togene i begge Retninger, uagtet der skal køres med Stationsafstand. Da Bloksystemet ved denne Lejlighed ikke yder fuld Sikkerhed, skulle

Stationerne føre særligt Tilsyn med, at Sporene ere stillede rigtigt. Kunne de foreskrevne Mastesignaler i enkelte Tilfælde ikke vises, skal Stationen drage Omsorg for at lede Togene ind paa og ud fra Stationen ved en af Stationens Personale.

*Blokledningen i Uorden.*

### § 47.

Er paa en med Bloksignaler forsynet Banestrækning Blokledningen i Uorden, forholdes der som for Strækninger uden Bloksignaler, og navnlig er det under saadanne Omstændigheder ikke tilladt at lade Togene følge hurtigere efter hinanden end med Stationsafstand.

*Telegrafene i Uorden.*

A. *Almindelige Forskrifter.*

### § 48.

1. Er Telegrafene i Uorden, maa der ikke føres andre Tog over Banen end Plantogene, de forud anmeldte Særtog og eventuelt Hjælpetog og Hjælpemaskiner (§ 23).

2. De fastsatte Krydsninger (Overhalinger) maa da under ingen Omstændigheder forlægges, men de paagældende Tog skulle blive holdende paa Krydsningsstationerne, indtil de mødende Tog ere indtrufne.

Blok-  
lednin-  
gen i  
Uorden.

Tele-  
grafene i  
Uorden.

3. Paa den anden Side skulle under saadanne Forhold alle Plantog og forud anmeldte Særtog føres igennem, selv om det maatte blive nødvendigt at erstatte dem med et enkelt Lokomotiv, en Draisine, ridende eller gaaende Bud.

4. Togene fremføres med forøget Opmærksomhed overfor eventuelt foranløbende Tog. Intet Tog maa afsendes fra en Station, før det forudgaaende Tog kan beregnes at være naaet til den foranliggende Station, og ikke tidligere end 10 Minutter efter det forrige Togs Afgang.

5. Arbejdstog føres under saadanne Forhold ind paa en af de Stationer, der begrænse det Banestykke (§ 15, 2.), hvorpaa Toget befinder sig, og den anden Station underrettes ved Bud (eventuelt ved Maskinen) om dets Ankomst. Først naar den sidstnævnte Station har modtaget Underretning, maa den indlade Tog paa det paagældende Banestykke.

*Telegrafen i Uorden.*

*B. Særlige Forskrifter for dobbeltsporet Bane, naar begge Spor ere farbare.*

**§ 49.**

1. Naar den telegrafiske Forbindelse mellem to Stationer er afbrudt, men begge Spor ere farbare, køre Togene i Henhold til

Køreplanen eller andre særlige Ordre paa det for hvert Tog bestemte Spor.

2. Er tillige Blokledningen i Uorden, ville Reglerne i § 48, 4. være at iagttage.

*Telegrafen i Uorden.*

*C. Særlige Forskrifter for dobbeltsporet Bane, naar kun det ene Spor er farbart.*

**§ 50.**

1. Naar den telegrafiske Forbindelse mellem to Stationer er afbrudt, og derhos det ene Spor mellem disse er spærret, medens det andet er farbart, skal Trafikinpektøren snarest muligt underrettes. Under de angivne Forhold kunne Tog fremføres over det paagældende Banestykke ad det farbare Spor efter følgende Regler (Togstavsystemet):

Telegrafen i Uorden (fortsat).

2. I den Retning, for hvilken det farbare Spor er højre Spor, altsaa normal Togvej, er det tilladt den paagældende Station (A) uden at erhverve „fri Bane“ at afsende eet Tog til Nabostationen (B), (selvfølgelig forudsat, at der ikke med Station A's Tilladelse er Tog undervejs fra B til A). Det nævnte Tog, der skal fremføres med ganske særlig Forsigtighed, medgives der af Stationsbestyreren paa Station A følgende skriftlige Ordre:

„Togstavsordre  
ifølge Togreglementets § 50.

Indtil videre maa der ikke køre andre Tog over Strækningen A—B og omvendt end de, hvis Lokomotivførere ere i Besiddelse af denne kun i eet Eksemplar udstedte Togstavsordre.

(Stationens Navn, Dato, Klokkeslet og Stationsbestyrerens Underskrift)“.

Denne Ordre overrækkes Togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den, afgiver den til Lokomotivføreren. (Indtræffer Spærringen paa et saadant Tidspunkt, at der først skulde være afgaaet Tog fra B til A, bør A sende et Tog til B for at overbringe Togstavsordren eller afsende denne paa den i Stykke 5, 2det Punktum, angivne Maade).

3. Ved Ankomsten til Station B afordrer Togføreren straks Lokomotivføreren Togstavsordren og overgiver den til Stationsbestyreren, der giver den følgende Paategning:

„Godkendt.

(Stationens Navn, Dato, Klokkeslet og Stationsbestyrerens Underskrift)“.

4. Den videre Toggang foregaar nu i Overensstemmelse med Togstavsordrens Ordlyd saaledes, at Betingelsen for Afsendelse af et Tog er, at dets Lokomotivfører under Kørslen er i Besiddelse af nævnte Ordre.

Naar Toget er bragt til den anden af de to omhandlede Stationer, afgives Togstavsordren straks af Togføreren til denne Station.

5. Det er en Selvfølge, at der stedse kun maa eksistere een Togstavsordre — i eet Eksemplar — til Kørslen mellem to Nabostationer. Derimod er der intet til Hinder for, at Ordren sendes med Bud, Draisine eller lign. fra den ene Nabostation til den anden.

6. Alle Tog, der køre paa Togstavsordre, skulle fremføres med Forsigtighed og under hyppig Brug af Dampfløjten.

7. Ad det ikke farbare Spor kan der afsendes Hjælpetog efter Reglerne i § 52.

8. Naar Telegrafan atter er kommen i Orden, annullerer den Station, der paa det givne Tidspunkt er i Besiddelse af Togstavsordren, denne ved en af Stationsbestyreren underskreven, iøjnefaldende Paategning tværs over Dokumentet og sender følgende Depeche til Nabostationen:

„Den af Station ..... den ..... Kl. .... udstedte Togstavsordre er nu annulleret“.

Først efter, at der er modtaget Kvittering for denne Depeche, maa Toggang efter de almindelige Bestemmelser eller efter Togreglementets § 46 optages paa det paagældende Banestykke.

9. Om Udstedelsen og Annulleringen af Togstavsordren skulle alle paagældende ansatte paa de to Stationer holdes nøje underrettede. Ordren samt Godkendelsespaategningen indføres i begge Stationers Telegrafjournaler. Derimod maa der ikke tages løse Afskrifter af samme. Efter Annulleringen indsendes Togstavsordren med første Tog i forsegleet Omslag til Trafikinspektøren.

*Ufarbare Banestrækninger.*

§ 51.

Ufarbare Banestrækninger. Naar et Banestykke af en eller anden Grund, f. Eks. Jordskred, er blevet ufarbart, har vedkommende Trafikinspektør at give nærmere Bestemmelser for de Ændringer i Togenes Gang, som derved blive nødvendige. Er Banens Ufarbarhed foranlediget ved Sne, komme de herfor gældende særlige Forskrifter til Anvendelse.

*Nedbrudte Tog.*

§ 52.

Nedbrudte Tog. 1. Naar et Tog paa fri Bane af en eller anden Grund bliver ude af Stand til at fortsætte sit Løb, skal der straks udstilles Signaler, der vise, at Banen er spærret, samt drages Omsorg for de Rejsende. Fjernes den Hindring, som bevirkede Togets Standsning, skulle de udstillede Signaler uden Op-

hold inddrages, og Toget føres videre frem. Kan Toget ikke føres frem, men kun tilbage, skal der sendes en Mand med Signaler forud for Toget, og Toget følge langsomt efter i en Afstand af 1000 Skridt under hyppig Anvendelse af Dampfløjten.

2. Kan Toget ikke bringes videre, hverken frem eller tilbage, sendes der en Mand til nærmeste Station med Forlangende om Hjælp. Forlangendet affattes skriftligt af Togføreren; det skal indeholde Oplysning om, hvor Toget befinder sig (Mærkesten, Banevogterhus o. desl.), om Uheldets Beskaffenhed og om, hvilken Hjælp der er fornøden (Hjælpemaskine, Hjælpevogn, Lægehjælp o. s. v.). Endvidere skal Forlangendet indeholde Meddelelse, om der er løbet Materiel af Spor og da hvilket (Lokomotiv, Tender, Antal Vogne); for saa vidt Lokomotiv eller Tender er løbet af Spor, maa angives, med hvilke Hjul;

om det afløbne Materiel spærres Hovedsporet eller ikke; om det er gaaet i en Grøft, væltet eller lignende, samt om Materiellet staar helt uden for Sporet eller ikke.

3. Det er en Selvfølge, at Togføreren kan bruge det transportable Telegrafapparat eller et forhaandenværende Telefonapparat



til at forlange Hjælp. Er Togets Lokomotiv tjenstdygtigt, kan dette ogsaa benyttes til at overbringe Forlangendet.

4. Sker Uheldet paa en dobbeltsporet Banestrækning, kunne Tog, som køre ad det andet Spor, standses og medtage Forlangende om Hjælp.

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

6. Saa snart Hjælp er forlangt paa en Station, paahviler det alene Stationsbestyreren paa denne uden Ophold at tilvejebringe Hjælpen og at dirigere den til det nedbrudte Tog, og ingen anden maa foretage noget i saa Henseende uden ifølge Anmodning fra bemeldte Stationsbestyrer eller med hans udtrykkelige Samtykke.

7. Stationsbestyreren paa den Station, hvor Hjælpen er forlangt, har navnlig at iagttage:

- a. at den paa den anden Side af det nedbrudte Tog liggende Station straks underrettes om Uheldet, og at dens Tilstaaelse for Meldingen modtages;
- b. at forlægge Krydsningen mellem det nedbrudte Tog og de mødende Tog;
- c. at der efter Omstændighederne begæres Hjælpemaskine hos den paagældende Re-

servelokomotivstation, tilkaldes Hjælpetog, Hjælpevogne, Lægehjælp o. s. v.;

d. at Trafikchefen, Trafikinspektøren, Baneingeniøren og Maskininspektøren\*) underrettes om Uheldet, og

e. at lede Maskinernes og Togenes Gang paa det spærrede Banestykke, indtil vedkommende Trafikinspektør skriftligt eller telegrafisk erklærer at have overtaget Ledelsen.

8. For saa vidt Uheldet foranlediger Istandsættelsesarbejder, som skulle udføres ved Baneafdelingens Foranstaltning, skal den Station, hvor Hjælpen er forlangt, tillige drage Omsorg for, at Overbanemesteren og Baneformanden faa fornøden Underretning.

9. Standser det nedbrudte Tog ikke paa den frie Bane, men paa en Station, har denne selvfølgelig ogsaa uden særlig Opfordring at foretage det fornødne.

10. For saa vidt Maskinen paa et lokalt Tog agtes benyttet til at fremføre et nedbrudt Forbindelsestog, bør den tilkaldes direkte, og Reservemaskinen tilkaldes til Hjælp for det lokale Tog.

11. Naar Hjælpemaskine er for-

\*) Underretningen til Maskininspektøren skal eventuelt indeholde den under 2. foreskrevne udførlige Meddelelse om Sporafløbet.

langt, maa det nedbrudte Tog ikke sætte sig i Bevægelse, forinden Maskinen er indtruffen, selv om det maatte være i Stand dertil, medmindre der sendes en Mand med Faresignal forud for det i en Afstand af 1000 Skridt, og en anden følger efter i samme Afstand, og Toget maa da ikke fremføres hurtigere, end at denne Afstand kan holdes, hvorhos Dampfløjten hyppigt skal benyttes.

12. En Hjælpemaskine bør selvfølgelig føres med Forsigtighed til det nedbrudte Tog. Forinden den forlader den Station, som begrænser det Banestykke, paa hvilket det nedbrudte Tog befinder sig, skal den anden Grænsestation underrettes derom, og Hjælpemaskinen kan da efter Omstændighederne bringe det nedbrudte Tog frem eller tilbage. Saa snart Toget er bragt ind paa en af de Stationer, der begrænse Banestykket, bliver den anden at underrette derom.

13. Er Telegrafene i Uorden, skal Toget, naar det af Hjælpemaskinen bringes frem eller tilbage, dækkes ved Signaler, saavel ved at en Mand med Faresignal sendes forud for det i en Afstand af 1000 Skridt, som ved at en Mand med Faresignal følger efter det i en Afstand af 1000 Skridt.

14. De foran givne Regler for nedbrudte Tog komme 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 af de i § 51 nævnte Aarsager (Sneforhindringer undtagne) er bleven ufarbar.

*Bloksignalers Forhold til Sneplov-, Hjælpe- og nedbrudte Tog m. m.*

### § 53.

Paa Strækninger, der ere forsynede med Bloksignaler, maa disse ikke benyttes og have ingen Betydning for

- Sneplovtog,
- Hjælpetog paa det Banestykke, paa hvilket Hjælpen skal ydes,
- nedbrudte Tog, der føres tilbage,
- særlige Arbejdstog (§ 20).

Bloksignalers Forhold til Sneplov-, Hjælpe- og nedbrudte Tog m. m.

Paa enkeltsporede med Bloksignaler forsynede Banestrækninger gælder det samme om alle Arbejdstog.

Dog skulle Stationsmastesignalerne respekteres af de paagældende Tog, idet disse om fornødent ledes ind paa eller ud fra Stationerne ved en af Stationens Personale.

*Beskadigede og efterladte Vogne.*

### § 54.

1. Opdages det, at en Vogn i et Tog er saa beskadiget, at dens videre Benyttelse

Beskadigede og efterladte Vogne.

kan medføre Fare for Toget, skal Togføreren efter Samraad med Lokomotivføreren om muligt føre Toget med Forsigtighed frem til nærmeste Station, og Vognen dér udsættes. Er Beskadigelsen alvorligere, saa at der ikke kan være Tale om at føre Vognen saa vidt, skal Togføreren, efter at have sikret Toget ved udstillede Signaler, søge at faa Vognen udsat ved en Niveau-Overkørsel eller paa et andet passende Sted.

2. Bliver det nødvendigt for et Tog at efterlade Vogne paa den frie Bane, skal Togføreren drage Omsorg for, at Vognene ved Bremsning eller paa anden Maade befæstes saaledes, at de ikke kunne sættes i Bevægelse, samt at de blive dækkede ved Signaler og bevogtede.

3. Togføreren skal tillige mod Kvitte- ring give den første Station skriftlig Underretning herom, hvorefter der følges samme Regler som for nedbrudte Tog (§ 52). Samme Underretning gives eventuelt tillige til første Blokpost med Ordre til ikke at løse Nabo- blokposten.

#### *Ild i Toget.*

##### § 55.

Bemærkes der Ild i et Tog, skal Toget uopholdeligt standses, og Signaler udstilles for at dække det. Den Vogn, hvori der er

Ild i  
Toget.

gaaet Ild, skilles fra de øvrige, og Ilden søges slukket med det Vand, der kan undværes fra Tenderen eller paa anden Maade bringes til Veje. Det er forbudt, naar Ilden opdages, at forsøge at føre Toget videre for at naa Steder, hvor der findes Vand.

#### *Sprængning af Tog.*

##### § 56.

Skulde under Farten Koblinger springe i et Tog og en Del af dette komme løs, maa Toget ikke standse eller formindske Hastigheden, men skal fortsætte sin Fart, indtil der haves Vished for, at den løsrevne Del ikke kan løbe ind i det. Det Personale, som befinder sig i den løsrevne Del, skal søge ved Bremsning, eller ved fra Vogntrinene at skrabe Ballast op paa Skinnerne, at bringe den til Standsning saa hurtigt som muligt. Først naar den løsrevne Del er fuldstændig standset, maa Lokomotivet med den øvrige Del af Toget gaa langsomt og forsigtigt tilbage for atter at tilkoble.

Spræng-  
ning af  
Tog.

#### *Løse Vogne.*

##### § 57.

1. Skulde Vogne af Vinden eller paa anden Maade blive førte ud fra en Station paa den frie Bane, skal Stationen, saafremt den bemærker det, alarmere Linien.

Løse  
Vogne.

2. Bemærkes løse Vogne paa Banen, skal enhver ansat ved alle til hans Raadighed staaende Midler søge at standse dem eller kaste dem ud af Sporet. De skulle efter Omstændighederne søges indbragte til nærmeste Station, men er dette ikke muligt, skulle de, om fornødent, dækkes ved de foreskrevne Faresignaler, og Melding om det forefaldne indsendes til nærmeste Station. Stationer, som kunne vente løse Vogne, skulle træffe de Foranstaltninger, som Omstændighederne tillade, for at formindske Omfanget af den Ulykke, der kan indtræde.

*København, i Marts 1900.*

### **Generaldirektoratet for Statsbanedriften.**

Optryk af Juli 1916.

## **Tillæg I**

til

# **Reglement for Togenes Gang.**

Ordre vedrørende Togtjenesten, som afgives af Trafikinspektørerne paa Trafikbestyrerens Vegne, underskrives „P. T. V.“

Under Sneforhold gælder de særlige Bestemmelser i Ordre G 56.

I § 18 foretages følgende Ændringer:

Punkt 2 sidste Linie forandres saaledes: „tilbage til Arbejdstoget, og giver mod Kvittering sin Lokomotivfører en Afskrift af denne Liniedepeche.“

I Punkt 4 tilføjes som nyt sidste Stk.: „Togføreren for Tog N skal skriftlig underrette sin Lokomotivfører om, at Arbejdstoget krydser Tog N i Z.“

I § 32 tilføjes som nyt Punkt 6:

„Ifølge § 1, Punkterne 2 og 3, samt § 15, Punkt 4, maa Plan- og Særtog samt Arbejds-

tog paa dobbeltsporet med Bloksignaler forsynet Bane kun bevæge sig fremad paa den frie Bane. Skulde det undtagelsesvis blive nødvendigt at standse et saadant Tog paa den frie Bane og sætte det i tilbagegaaende Bevægelse, skal der for at sikre det imod Sammenstød med andre Tog forholdes paa samme Maade som bestemt for nedbrudte Tog, der gaa tilbage paa fri Bane (§ 52, 1).“

I § 32 ændres nuværende Punkt „6“ til Punkt „7“.

I § 53, c slettes Ordet „nedbrudte“.

*København, i September 1901.*

**Generaldirektoratet for Statsbanedriften.**

## Tillæg II

til

### Reglement for Togenes Gang.

I nærværende Tillæg er optaget samtlige Ordre, hvorved der i Tidens Løb er foretaget Forandringer i det nugældende Reglement for Togenes Gang af 1900.

I § 3, 1 e, rettes Ordet „suspenderet“ til „aflyst“, og der tilføjes i Stykkets Slutning: „jfr. § 51, 2“.

I § 5, 1 tilføjes i første Linie efter „Plantog“: „eller et personførende Særtog“.

I § 8 indsættes som Punkt 2 følgende:

„2. Stationer, der passeres af Tog, som skal føre Signal for Særtog, skal overbevise sig om, hvorvidt Toget fører eller til Stationen har ført det paagældende Signal.

Mangler Signalet, skal det for standsende Togs Vedkommende eventuelt foranlediges anbragt, inden Toget fortsætter, for

gennemkørende Togs Vedkommende foranlediges paasat paa en følgende Station ved telegrafisk eller telefonisk Henvendelse til denne. Uregelmæssigheder ved Signaliseringen meldes af den Station, der bemærker dem, til den Station, hvorfra Særtoget skal gaa ind paa den paagældende Strækning.“

Punkt 2 rettes til Punkt 3.

Som Punkt 4 indsættes følgende:

„4. Særtog maa ikke anordnes, naar det vides, at det ikke vil være muligt at faa Toget helt eller delvist signaliseret.

Hvis Reglerne for Hjælpetog ikke kan bringes til Anvendelse, skal Toget over den Strækning, hvor det ikke har kunnet signaliseres, anordnes som Arbejdstog og fremføres efter de for denne Togart gældende Regler.

Er der paa det Tidspunkt, da Anordningen af et Særtog foretages, ingen Hin- dring at forudse med Hensyn til Foretagelse af rigtig Signalisering, har den Omstændighed, at Toget paa Grund af Forglemmelse fra Personalets Side, Krydsningsforlægning o. lign. ikke bliver signaliseret paa en kortere eller længere Strækning, kun til Følge, at Reglerne i Punkt 3 kommer til Anvendelse.“

§ 9, 2 omredigeres saaledes:

„Paa dobbeltsporede med Bloksig- naler forsynede Strækninger kommer denne Foranstaltning kun til Anven- delse, naar det ene Spor paa Strækning- en er ufarbart (§ 46, 2), eller naar Blokledningen er i Uorden (§ 47).“

§ 17, 2 — tredie Stykke — omredigeres saaledes:

„at det mødende Tog betimeligt forud faar Underretning om Krydsningen paa en med Telegrafapparat forsynet Station, paa hvilken bemeldte Tog ifølge sin Køreplan skal gøre Ophold eller krydse et andet Plantog, og“.

Efter § 17, 4 tilføjes følgende:

„Skulde undtagelsesvis det Tilfælde ind- træffe, at Arbejdstoget ikke kan naa den vedtagne Overhalingsstation, forholdes som bestemt for nedbrudte Tog i § 52, 7 b, idet Stationsbestyreren paa den Station, hvortil Arbejdstoget er naaet, forlægger Over- halingen“.

I § 20 indsættes i 4. Linie efter Ordet „Sidespor“ følgende:

„eller naar Broprøvetog arbejder paa dobbeltsporet Bane“.

§ 21 omredigeres saaledes:

„Sneplovtog, der skal rydde Banen, fremføres som Arbejdstog. Tilladelsen i § 32, 4 maa dog ikke benyttes.“

I § 23, 4 tilføjes:

„Hjælpetog og Hjælpemaskiner skal altid forinden Afgangen underrettes om, hvorvidt de er signaliserede eller ikke.“

I § 24 tilføjes som Punkt 7 følgende:

„7. Materialvogne, Arbejdstroljer, Draisiner og lignende Køretøjer maa ikke fremføres med større Hastighed end 35 km i Timen.“

Ved aabentstaaende offentlige Overkørsler samt paa Strækninger, hvor Udsigten over Banen er mindre god, skal Hastigheden formindskes til 25 km eller mindre, og Overkørsler, hvor de tilstødende Veje ikke kan overses i tilstrækkelig Afstand, maa befares saa langsomt, at Køretøjet kan standses øjeblikkeligt. Hastighedsnedsættelserne ved Overkørslerne kan dog undlades, naar det ved Haandsignal fra disse tilkendegives, at Vejen er fri.

Motordraisiner skal, naar de bruges paa uindhegnede Baner, være forsynede med Tudeindretning, hvormed der skal afgives Signal foran Overkørsler og Overgange.

Draisiner og Troljer maa ikke følge

efter Tog i mindre Afstand end 3 Telegrafstænger (200 m).

Naar en Draisine eller lignende nærmer sig en Overkørsel, skal Ledvogtningspersonalet, dersom det er til Stede, give Haandsignal til Angivelse af, om Overkørslen kan passeres eller ikke.“

I § 26, 1 erstattes sidste Punktum af følgende:

„For Lokomotiver uden tilkoblede Vogne fungerer Lokomotivføreren som Togfører, saafremt der ikke medfølger Togpersonale, der er berettiget til at føre Tog.“

I § 26, 2 tilføjes i 4. Linie efter „Særtog“ følgende:

„for de Strækninger, hvorpaa han skal forrette Tjeneste,“

I § 27, 5 tilføjes i 4. og 7. Linie efter „Konduktørventil“:

„eller Bremschane“.

I § 29 — Side 37 — omredigeres 5.—7. Linie f. o. saaledes:

„paa Strækninger, hvor Skinnerne vejer 37 kg eller derover pr. m (ca. 75 lbs. pr. yard) til 100 km i Timen,

paa Strækninger, hvor Skinnerne vejer mellem 30 og 37 kg pr. m (ca. 60 og 75 lbs. pr. yard) til 90 km i Timen“.



I § 29, 3 tilføjes efter „45 km i Timen“ som nyt Stykke følgende:

„for Arbejdstog paa uindhegnede Baner, naar der er draget Omsorg for Bevogtning af de enkelte offentlige Overkørsler, der i det hele taget kan afspærres, 45 km i Timen,“

I § 29, 4 tilføjes paa Side 39 efter Punkt d følgende ny Punkt e:

„e. naar Dampflojten paa Togets Lokomotiv bliver utjenstdygtig (§ 52, 1) til højst..... 25 km i Timen.“

Punkt e forandres til Punkt f.

I § 32, 5 tilføjes følgende:

„Ved Anordning af Kørsel i Stationsafstand paa Grund af usigtbart Vejr benyttes følgende Fremgangsmaade:

Kan en Station ikke tilstrækkelig tydeligt se Mastesignalet i en Afstand af 250 m, skal den give følgende telegrafiske Melding til de paagældende Nabostationer:

„Paa Grund af Taage (Snøfog) køres med Stationsafstand imellem N. N. og N. N.  
(Underskrift)“.

Denne Anordning gælder for begge Togretninger. Der gives ingen Underretning til Tog- og Lokomotivførerne, ej heller til Mellemblokposterne.

Saa snart Vejret atter er tilstrækkelig

sigtbart, søges regelmæssig Toggang genoprettet ved Aftale mellem Stationerne, og der afsluttes med følgende Telegram:

„Kørsel med Stationsafstand mellem N. N. og N. N. ophæves.

(Underskrift)“.

Denne Anordning gælder ligeledes for begge Togretninger.

Anordning af Kørsel i Stationsafstand paa Grund af usigtbart Vejr har i det længste Gyldighed, indtil Toggangen ophører i det Døgn, Anordningen er iværksat. En tilsvarende ny Anordning maa altsaa eventuelt træffes for næste Døgn; Døgnet regnes i denne Forbindelse fra Kl. 5 Fm. til 5 Fm.“

I § 33, 2 slettes i 4. Linie Ordene „Stilling og“

I sidste Linie rettes Ordene „flere Gange daglig“ til „mindst en Gang daglig“.

§ 34, 4 bortfalder.

I § 35, 2 tilføjes følgende:

„For alle Strækninger gælder nedenævnte Rækkefølge for Togafmelding m. m. nemlig:

- 1) den telegrafiske eller telefoniske Afmelding,

2) Klokkeringning,

3) Signalgivning.

Som Følge heraf maa Signal til Ud- eller Gennemkørsel ikke gives, forinden Toget er afmeldt, og Signal Nr. 1 eller 2 derefter er afgivet.

Da en for tidlig Afgivelse af sidstnævnte Signaler medfører Ulemper navnlig i Henseende til Lukning af Ledene for Overkørslerne, paalægges det Stationerne at være opmærksomme paa, at Ringningen, særlig for gennemkørende Tog, ikke sker for tidligt. Hvor Terrænforholdene eller usigtbart Vejr maatte gøre det ønskeligt, kan der gennem Telegrafanlægget indhentes Oplysning hos den bagved liggende Station om Togets virkelige Afgangstid.“

I § 35, 7 tilføjes — Side 49 — tredje Linie efter „Denne Meddelelse“ følgende:

„hvortil Formular Nr. A 602 (Fribaneordren) ikke maa bruges.“

I § 35 indsættes som nyt Punkt 8 følgende:

„8. Paa Strækninger uden Blok meldes Tidspunktet for gennemkørende Togs Passage straks til den følgende Station, dog kun hvis Toget efter sin Plan ogsaa skal køre igennem der.

Meldingen gives saaledes:

„Tog N Kl NN.

(Underskrift)“.

Kvittering gives paa sædvanlig Maade. Meldingsstationen vil herefter blive gjort ansvarlig for, at Meldingen afgives rigtig, og den Station, der skal have Meldingen, maa i Almindelighed ikke sætte Gennemkørselssignal, før den er modtaget.“

Punkt 8 rettes til Punkt 9, og de 3 sidste Linier i nævnte Punkt ændres saaledes:

„og de elektriske Klokkesignaler gives af Stationen umiddelbart før Togafgang.

For gennemkørende Tog gives Klokkesignalerne som foreskrevet i § 33, 4, før Mastesignalet stilles paa „Kør igennem“.

Punkt 9 rettes til Punkt 10.

I § 38, 2 tilføjes:

„og Overrækkelsen af den særlige Togordre erstatter Stationens Afgangssignal, medens Togførerens Afgangssignal bortfalder.

Udebliver den forventede Overrækkelse af Togordren, skal Lokomotivføreren standse Toget.“

I § 39 optages som Punkt 3 følgende:

„3. I den til Stationerne leverede Noteringskalender indføres korte Uddrag af Særtogsanmeldelser og andre vigtige Meddelelser vedrørende Toggangen, som ikke faar Gyldighed i det Døgn (Kalenderdøgn), de modtages af Stationen.

Uddragene skal indføres straks efter Meddelelsernes Modtagelse og under de Dage, paa hvilke de faar Betydning.

Stationsforstanderen (Stationsmesteren) er ansvarlig for, at dette sker“.

I § 40, 3, tilføjes følgende:

„Af- og Tilbage meldinger maa ikke sammenkobles med andre Telegrammer, men gives for sig og mod særlig Kvittering. En Tilbage melding og paafølgende Afmelding kan dog gives samlet i én Depeche.“

I § 43, 1 rettes Parentesen i 6. Linie saaledes:

„(ogsaa naar den regelmæssige Drift er aflyst)“.

I § 43, 1 bortfalder sidste Punktum og erstattes af følgende:

„I Tilfælde, hvor Togpersonalet skifter, paahviler det den Togfører, som skal overtage det ankommende forsinkede Tog, at foreslaa Forlægning af Krydsninger og

Overhalinger til den Del af Strækningen, hvorover han skal føre Toget.

Den fratrædende Togfører skal derfor betimeligt give Skiftestationen Oplysning om Forsinkelser, der kan medføre Krydsforlægning, samt om Togets Størrelse, til videre Underretning for den tiltrædende Togfører.

Krydsningsforlægninger og Overhalinger paa selve Skiftestationen foreslaas af den fratrædende Togfører.“

I § 43, 3 tilføjes i sidste Stykke — 8. Linie — efter „Krydsningsstation X“ følgende:

„enten denne er planmæssig Holdestation for Toget eller ikke, og selv om det mødende Tog er ankommet,“.

I § 43, 5 bortfalder sidste Punktum samt Anmærkningen paa Side 62.

I § 43, 7 — sidste Stykke — udgaar Ordene:

„hvilket Tog — — — — „Kør frem“.“

I § 43 tilføjes som Punkt 11 følgende:

„11. Stationer, som har telefonisk Forbindelse med dem underlagte Sidespor uden Telegrafapparat, fra hvilke der gives Mastesignaler til Togene, underretter Sidesporene

om Krydsningsforlægninger og anden Forandring i Toggangen.“

I § 44, 3 tilføjes følgende Slutning:

„Naar Plan- eller Særtog skal overhale Arbejdstog, skal den nærmest før Overhalingsstationen liggende Station, paa hvilken Plan- eller Særtog efter sin Køreplan skal standse eller efter sin Køreplan skal krydse et andet Plantog, have Liniedepechen og underrette Toget (jfr. § 3 a)“.

I § 45 tilføjes som Punkt 2 og 3 følgende:

„2. De Stationer, hvor det indstillede Tog skulde have krydset, overhalet eller været overhalet, skal telegrafisk anmode en af det mødende Togs planmæssige Opholdsstationer om at give den skriftlige Meddelelse om Togindstillingen til det mødende Tog. Dersom dette Tog skifter Fører undervejs, skal den oprindelige Fører give den ny Fører fornøden skriftlig Underretning.“

Den Station, der afgiver den skriftlige Melding, skal vælges under Hensyn til, at det kan være af Interesse for det mødende Tog i betimelig Tid at blive bekendt med Togindstillingen.

Den Station, der er udset til at give Underretningen, skal, for saa vidt Toget i

Følge sin Køreplan er gennemkørende paa Krydsningsstationen, meddele denne, om Underretningen er afgivet. Modtager Krydsningsstationen ikke denne Meddelelse, eller modtager den Meddelelse om, at Underretningen ikke er bleven afgivet, skal den standse Toget og underrette det om det mødende Togs Indstilling. Over for Tog, der ifølge Køreplanen skal standse paa Krydsningsstationen, skal denne bekræfte, at det mødende Tog er indstillet; dette kan ske mundtlig.

3. Den skriftlige Meddelelse til de mødende Tog kan bortfalde i de Tilfælde, hvor Aflysningen er foretaget gennem skriftlig eller trykt Udfærdigelse (herunder Særtogsanmeldelser) fra Trafikbestyreren, indeholdende Oplysning om, at denne Udfærdigelse af Udstederen tilstilles de vedkommende Tog- og Lokomotivførere.“

Punkt 2 rettes til Punkt 4.

§ 51 benævnes:

„*Ufarbare Banestrækninger. Aflysning af den regelmæssige Drift.*“

Nuværende § 51 gives Punkt 1, og følgende Punkt 2 tilføjes:

„2. Naar Trafikbestyreren finder det formaalstjenligt at aflyse den regelmæssige Drift paa en Banestrækning, hvad enten dette sker paa Grund af Snelæg eller af

andre Aarsager, 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 Trafikbestyreren eller af den Embedsmand, han maatte have bemyndiget eller bemyndiger dertil.
- b. Meddelelse om, at den regelmæssige Drift er aflyst, opslaas i Særtogsskabene og tilstilles Maskinbestyreren samt vedkommende Maskindepoter. Et Uddrag af alle de under saadanne Forhold modtagne Toganmeldelser opslaas ligeledes i Særtogsskabene. 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 atter optages.
- c. Togene føres paa særlig Togordre efter de for Særtog gældende Regler, og skal altsaa ikke føres paa særlig Togordre paa dobbeltsporede, med Bloksignaler forsynede Strækninger, naar begge Spor er passable, og Blokledningen er i Orden.

- Sneplovtog føres paa særlig Togordre efter Reglerne for Arbejdstog, jfr. § 21.
- d. Underretningssignalerne Nr. 40, 41 og 42 og Kendingssignalet Nr. 35 gives ikke. Underretningen til Banebevogtningen om Toggangen gives alene ved de elektriske Klokkesignaler, og Bevogtningspersonalet skal være til Stede paa Posterne eller i disses Nærhed i Tiden fra Kl. 5 Fm. til Indstillingssignal for hele Toggangen modtages. Togene kan derfor fremføres med større Hastighed end 25 km i Timen, uagtet de ikke er signaliserede.
  - e. Indstillingssignal for enkelte Tog gives ikke. Indstillingssignal for hele Toggangen gives dagligt, naar Døgnets sidste Tog har passeret Strækningen indtil næste Station, til hvilken der ringes. Indstillingssignal maa dog først gives efter Kl. 4 Em.

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

Under vedvarende Driftsstandsning gives Indstillingssignal for hele Toggangen dagligt efter Kl. 4 Em. Naar Indstillingssignal for hele Toggangen gives, skal Stationerne dog holde Telegrafvagt som under ordinære Forhold, medmindre Trafikbestyreren træffer anden Bestemmelse.“

I § 52 tilføjes som Punkt 1 følgende:  
 „1. I Tilfælde af, at Dampføjten paa det  
 Toget fremførende Lokomotiv bliver ubrugelig  
 undervejs, skal Toget føres med Forsigtighed (§ 29, e) til den nærmest foranliggende Station, hvor det kan krydse eventuelt overhales af andre Tog. Til denne Station tilkaldes da Hjælpemaskine til Togets Videreførelse.“

Punkterne 1—14 rettes et Tal frem efter til 2—15.

*Kjøbenhavn, i Januar 1916.*

**Generaldirektoratet.**

## Tillæg V

til

### Reglement for Togenes Gang.

I Togreglementet udgaar § 43 og erstattes af følgende ny § 43:

*Forlægning af Krydsninger.*

#### § 43.

1. Naar et Tog forsinkes, saaledes at Krydsning med et andet Tog ikke kan finde Sted paa den oprindelig bestemte Station, uden at ogsaa dette Tog derved forsinkes, skal Føreren for det forsinkede Tog (ogsaa naar den regelmæssige Drift er aflyst) overveje med Lokomotivføreren, om det ikke ved Forlægning af Krydsningen kan undgaas at forsinke det andet Tog, og eventuelt gøre Forslag om Krydsningsforlægning. I Tilfælde, hvor Togpersonalet skifter, paahviler det den Togfører, som skal overtage det ankommende forsinkede Tog, at foreslaa Forlægning af Krydsninger og Overhalinger til den Del af Strækningen, hvorover han skal føre Toget.

Den fratrædende Togfører skal derfor betimeligt give Skiftestationen Oplysning om Forsinkelser, der kan medføre Krydsningsforlægning, samt om Togets Størrelse, til videre Underretning for den tiltrædende Togfører.

Krydsningsforlægninger og Overhalinger paa selve Skiftestationen foreslaas af den fratrædende Togfører.

2. Til Krydsning maa kun vælges en Station, der er forsynet med Telegrafapparat.

3. Fremgangsmaaden ved Krydsningsforlægning er følgende:



Den Togfører, der foreslaar Krydsningsforlægningen, sender den Station, X, som han har udset til Krydsning, Telegrammet: „Tog M, t Vognaksler, forsinket f Minutter, ønsker krydse Tog N i X, underret Y“ (den oprindelig fastsatte Krydsningsstation), og giver samtidig mod Kvittering en Afskrift af sit Forslag til sit Togs Lokomotivfører til Underretning for denne. Loko-

motivføreren skal da altid **standse** Toget paa den foreslaaede Krydsningsstation X, enten denne er planmæssig Holdestation for Toget eller ikke, og selv om det mødende Tog er ankommet, og maa ikke køre ud over denne, før

**enten** Krydsning har fundet Sted, **eller** Lokomotivføreren har faaet den i Punkt 7a omtalte Telegramafskrift eller den i Punkt 7b omtalte Underretning om Krydsningens Fastsettelse til en følgende Station, **eller** det andet Tog er blevet indstillet (§ 45).

4. For saa vidt der tidligere er givet Lokomotivføreren særlig Togordre ud over den foreslaaede Krydsningsstation, skal Togføreren samtidig med, at han overgiver Lokomotivføreren den i Punkt 3 omtalte Telegramafskrift, kræve Togordren tilbage og foranledige denne rettet ved en Paategning af Stationsbestyreren for den Station, paa hvilken Toget holder, hvorefter Togordren atter overgives til Lokomotivføreren. Skulde Togføreren forsømme at kræve Togordren tilbage af Lokomotivføreren, paa hviler det denne af egen Drift at afgive den.

5. Saafremt der intet er til Hinder for at krydse paa Station X, sender denne Stationen Y Telegrammet:

„Tog M, t Vognaksler, forsinket f Minutter, ønsker krydse Tog N i X“, hvorpaa Station Y giver Liniedepechen:

„Tog M krydser Tog N i X“ tilbage til Station X. De to Tog underrettes om den fastsatte Krydningsforlægning saaledes:

Tog M paa Station X (hvor Toget under alle Omstændigheder skal standse, se Punkt 3),

Tog N enten paa Station Y eller paa en forudgaaende Holdestation efter telegrafisk Anmodning fra Station Y.

Til disse Underretninger anvendes Formular Nr. A 626 b.

Underretningen til Togene skal gives saavel til Lokomotivføreren som til Togføreren.

**6.** Kan Krydsning ikke finde Sted paa Station X, svarer denne Føreren for Tog M:

„Her kan ikke krydses“, og Togføreren maa da vælge en anden Station til Krydsning eller blive holdende paa den Station, hvor han befinder sig. I sidste Tilfælde sender denne Station den oprindelig fastsatte Krydningsstation Y Telegrammet:

„Tog M krydser Tog N i Z“ (Navnet paa den Station, hvor Tog M holder),

af hvilket Telegram en Afskrift overgives Lokomotivføreren for Tog M gennem Togføreren. Telegrammet gentages af Station Y ved Liniedepeche. Den for Tog M udover Krydningsstationen forhen muligt udstedte særlige Togordre rettes eller annulleres, jfr. Punkt 4.

**7 a.** Er det mødende Tog ligeledes forsinket (hvorom Station Y efter Omstændighederne bør søge Underretning), saaledes at der ikke vindes noget ved en Krydningsforlægning, besvarer Station Y Meddelelsen fra Station X om Krydningsforlægning ved at give Liniedepechen:

„Tog N forsinket g Minutter, ingen Krydningsforlægning“ tilbage til Station X, der derefter underretter Føreren for Tog M. Lokomotivføreren for Tog M faar gennem Togføreren en Afskrift af denne Depeche.

**b.** Vil Krydsningen ikke komme til at passe paa den foreslaaede Station X, men derimod paa en Station, der ligger mellem X og Y, f. Eks. B, sender Station Y følgende Telegram til Station B:

„Kan Tog M, t Vognaksler, krydse Tog N i B?“

Er der intet til Hinder for at krydse paa Station B, svarer denne:

„Ja, Tog M kan krydse Tog N i B“, hvorefter Station Y giver Liniedepechen:



„Tog N forsinket g Minutter, Tog M forsinket f Minutter, Tog M krydser Tog N i B“  
til Strækningen Y—X.

Begge Togs Togførere og Lokomotivførere underrettes om Krydsningsforlægningens Fastsættelse som angivet i Punkt 5.

Kan Krydsningen ikke finde Sted i B, svarer denne Y:

„Her kan ikke krydses“.

Station Y maa da efter Omstændighederne enten vælge en anden Station mellem X og Y til Krydsning eller fastslaa Krydsningen til X eller endelig afslaa Krydsningsforlægningen som angivet ovenfor under 7 a.

Skal det forsinkede Tog krydse 2 eller flere hurtigt paa hinanden følgende Tog, maa den oprindelige Krydsningsstation ikke fastslaa Krydsningens Forlægning til en anden Station end den af Togføreren foreslaaede, før den har forhandlet med de øvrige ordinære Krydsningsstationer om, hvorledes der er handlet med Hensyn til de andre Togs Krydsninger.

**8.** Et Tog, der ankommer til en Station, paa hvilken det skal krydse et andet Tog, maa under ingen Omstændigheder forlade denne Station, før

**enten** Krydsning har fundet Sted,

**eller** den er bleven forlagt i Overensstemmelse med de ovenanførte Regler, og Toget har faaet fri Bane for Viderekørslen (§ 3, 1. b.),

**eller** det andet Tog er blevet indstillet (§ 45).

**9.** Det er herefter Togføreren for det forsinkede Tog, der har at foreslaa Krydsningsforlægningen (se dog Punkt 7 b), og den oprindelige Krydsningsstation, der har at fastslaa den. Fra denne Hovedregel tilstedes **kun to Undtagelser**, nemlig:

- a) at en Trafikbestyrer inden for sin Kredses Omraade griber ind og anordner en Krydsningsforlægning, men denne sker da i et og alt paa hans Ansvar,
- b) at Stationsbestyreren paa den Station, hvor et nedbrudt Tog har forlangt Hjælp, forlægger Krydsningen mellem dette og de mødende Tog (§ 52,7 og 18,5).

**10.** En Gang fastslaaet Krydsningsforlægning kan kun forandres ved en ny Krydsningsforlægning, hvad enten Krydsningen ønskes henlagt til den første Krydsningsstation (Y) eller til en tredje Station. Den ved den forudgaaende Forlægning fastslaaede Krydsningsstation betragtes da som „oprindelig Krydsningsstation“.

11. Stationer, som har telefonisk Forbindelse med dem underlagte Sidespor uden Telegrafapparat, fra hvilke der gives Mastesignaler til Togene, underretter Sidesporene om Krydsningsforlægninger og anden Forandring i Toggangen.

Rettelserne i Tillæg II til § 43 paa Siderne 10, 11 og 12 samt hele Tillæg III og IV bortfalder.

*Kjøbenhavn, i Maj 1916.*

**Generaldirektoratet.**

Statsbaned

Formular Nr. A 602.

Udstedt af ..... 19 Kl. .... middag.

VEDTEGNINGER

(Stationsbestyrerens Underskrift.)

Anm. Fri-Baave gjort sig bekendt med den, overleverer den til Lok

# Særlig Togordre

## (eller Fri-Bane Ordre)

Udstedt af Station ..... for ..... tog Nr. .... den ..... 19 Kl. .... middag.

Banen er fri		Det Togs Nr., som er at passere ved Station	VEDTEGNINGER
fra Station	til Station		

(Stationsbestyrerens Underskrift.)

1. Fri-Bane Ordren udfærdiges og underskrives af Stationsbestyreren; den overrækkes Togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den, overleverer den til Lokomotivføreren forinden Togets Afgang.

Nr.

Nr.

# Følgende Særtog bekendtgøres:

<i>Dato</i>	<i>Nr.</i>	<i>Fra Station</i>	<i>Afgang Kl.</i>	<i>Til Station</i>	<i>Ankomst Kl.</i>	<i>Krydser Tog</i>	<i>I</i>	<i>Passerer Stationen omtrent Kl.</i>
			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>		<i>Fm.</i> <i>Em.</i>			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>
			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>		<i>Fm.</i> <i>Em.</i>			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>
			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>		<i>Fm.</i> <i>Em.</i>			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>
			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>		<i>Fm.</i> <i>Em.</i>			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>
			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>		<i>Fm.</i> <i>Em.</i>			<i>Fm.</i> <i>Em.</i>

(Underskrift).

Bekendtgørelse om følgende Særtogs Løb er modtaget:

Nr. .... den / . Nr. .... den / . Nr. .... den / . Nr. .... den / . Nr. .... den / . Nr. .... den / .

Station, den / 19

(Underskrift).

Under Dato anføres ogsaa Dagens Navn, f. Eks.: Torsdag 20/4

Denne Formular udleveres i udfyldt Stand til Togførerne for Arbejdstog og til Baneformændene, og den kan benyttes til Opslag i Særtogsskabene.

Statsbanedriften.

Statsbanedriften.

Nr.

Nr.

Fastsatte Krydsninger.

# Meddelelse om Krydsninger og Overhalinger,

der er fastsatte ved Særtogsanmeldelse.

Tog.....skal  $\frac{\text{krydse}}{\text{overhale}}$  overhales af

Tog.....skal  $\frac{\text{krydse}}{\text{overhale}}$  Særtog..... overhales af

Tog..... i .....

i .....,

*Kvittering:*

hvilket herved meddeles under Henvisning til Togreglementets § 7,4.

....., den / 19 .

..... Station, den / 19 .

Lokomotivfører.....

Togfører.....

(Underskrift.)

Statsbanedriften.

Statsbanedriften.

Nr.

Nr.

Forslag til Krydsning

## Krydsningsforslag

Mellem Tog .....

afgivet paa ..... Station, den / 19 Kl.

og Tog .....

Tog\* ..... Vognaksler, forsinket ..... Minutter,

ønsker krydse Tog ..... i ....., underret .....

Kvittering:

**Togføreren for Tog\***

....., den / 19 .

(Underskrift),

Lokomotivføreren skal i Henhold til Togreglementets § 43,3 altid **standse** paa den her foreslaede Krydsningsstation og maa ikke køre ud over denne, før enten Krydsningen har fundet Sted, eller han er skriftlig underrettet om, at Krydsningsforslaget er forkastet, eller det mødende Tog er blevet indstillet. Naar en **Arbejdstogsfører** bruger denne Formular, overstreger han Ordene »forsinket.....Minutter«. I Stedet for Ordene »Tog\*« og »Tog\*« skriver han »Arbejdstoget«.

Form. Nr. A 626 a.

Form. Nr. A 626 a

Statsbanedriften.

Statsbanedriften.

Nr.

Nr.

Forslag til Togoverhaling

Forslag til Togoverhaling

mellem Tog.....

afgivet paa..... Station, den / 19 Kl.....

og Tog.....

i.....

Tog..... Vognaksler, forsinket..... Minutter,

**Kvittering:**

ønsker            overhale  
lade sig overhale af Tog..... i.....

....., den / 19

Togføreren for Tog

(Underskrift.)

**Statsbanedriften.**

**Statsbanedriften.**

Nr.

Nr.

**Krydsningsforlægning.**

**Fastslaaet Forlægning af Krydsning eller af Overhaling.**

Tog	.....	<u>krydser</u>
		<u>overhaler</u>
		overhales af

Tog	.....	<u>krydser</u>	Tog	.....
		<u>overhaler</u>		
		overhales af		

Tog ..... i .....

i .....

i Henhold til den i Overensstemmelse med Togreglementets §§ 43 og 44  
trufne Afgørelse.

..... den / 19 ..

.....  
(Underskrift.)



