



POLITIREGLEMENT

FOR

STATSBANERNE

1934
C. Nordmands Bogtrykkeri
Hillerød



POLITIREGLEMENT

FOR

STATSBANERNE

INDHOLDSFORTEGNELSE

I. Banen og Stationerne.

	Side
1. Sporvidde	5
2. Banens Farbarhed	5
3. Grænserne for det frie Rum over Sporene	6
4. Sporskifter, Frispormærker	11
5. Henstaaende Lokomotiver og Vogne m. m.	12
6. Drejeskiver, Skydebroer	12
7. Eftersyn af Banen	12
8. Banens Hegn	13
9. Overkørsler og Overgange i Skinnehøjde	13
10. Betjening af bevogtede Overkørsler i Skinnehøjde	13
11. Betjening af private Overkørsler i Skinnehøjde	14
12. Signaler paa den frie Bane	14
13. Elektriske Forbindelser	15
14. Stationsnavne og Ure	15
15. Længdemærker	15

II. Det rullende Materiel.

16. Materiellets Konstruktion og Tilstand	16
17. Hjul	16
18. Bærefjedre, Træk- og Stødindretninger	17
19. Koblinger	17
20. Bremses	18
21. Damplokomotivernes Indretning	18
22. Prøver og Eftersyn af Damplokomotiver og Tendere	20
23. Motorlokomotivernes og Motorvognenes Indretning	21
24. Prøver og Eftersyn af Motorlokomotiver og Motorvogne	23
25. Vognenes Indretning	24
26. Vognenes Eftersyn	25

III. Togenes Sammensætning og Gang.

27. Togenes Størrelse	25
28. Lokomotivernes og Motorvognenes Plads i Togene	26
29. Sneplove	26
30. Bremsesætallet i Togene	27
31. Bremsernes Betjening og Fordeling	29

	Side
32. Beskyttelsesvogne	32
33. Læsning af Godsvogne	33
34. Signaler paa Togene	34
35. Signaler fra Togpersonalet og de rejsende	34
36. Medførelse af Redskaber	34
37. Lokomotivernes og Motorvognenes Betjening og Førelse	35
38. Kørsel paa Lokomotiverne og i Motorvognenes Fører- rum	36
39. Personalets indbyrdes Forhold	36
40. Eftersyn af Togene forinden Afgangen	36
41. Køreplan	37
42. Kørehastigheden	37
43. Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationerne	40
44. Kørsel over uaflykkede Overkørsler	41
45. Kørsel paa dobbeltsporede Baner	42
46. Særtog	42
47. Arbejdstog	42
48. Standsninger paa den frie Bane	43
49. Signalreglement m. v.	43
50. Kørsel paa Havnespor	43

IV. Søruterne.

51. Almindelige Bestemmelser	44
52. Færgehavne m. m.	44
53. Vogne og Lokomotivers Ombord- og Ilandsætning	44
54. Sejladsen	45
55. Damplokomotiver om Bord paa Færgerne	45
56. Skibsdagbøger	46

V. Slutningsbestemmelser.

57. Ulykkestilfælde	46
58. Bestemmelser for Publikum	46
59. Reglementets Ikrafttræden. Ophævelse af ældre Reglementer	46

Til Sikkerhed for Færdslen og til Opretholdelse af Orden paa de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruter fastsætter Ministeren for offentlige Arbejder herved følgende Bestemmelser.

I. Banen og Stationerne.

§ 1.

Sporvidde.

Sporvidden, maalt mellem Skinnehovedernes Inderkanter, skal være 1435 mm, med Udvidelse i Kurver, hvor det er fornødent. Generaldirektøren fastsætter nærmere Regler for denne Udvidelse samt for, hvilken Afvigelse fra Sporvidden, fremkommen ved Sporets Brug, der vil kunne tilstedes.

§ 2.

Banens Farbarhed.

1. Banen skal holdes i en saadan Stand, at den med Sikkerhed kan befares med den for vedkommende Strækning fastsatte største Hastighed (jfr. § 42).

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

2. Bliver en Strækning af Banen ufarbar paa Grund af Istandsættelser eller af andre Aarsager, skal der i tilbørlig Afstand fra begge Ender af den udstilles Faresignaler, og disse maa, selv om intet Tog ventes, ikke borttages, førend Strækningen atter er farbar.

§ 3.

Grænserne for det frie Rum over Sporene.

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

De for Nybygninger gældende Fritrumsprofiler fastsættes ved særlig Instruktion; iøvrigt gælder for Tiden de paa hosstaaende Figurer viste Profiler.

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

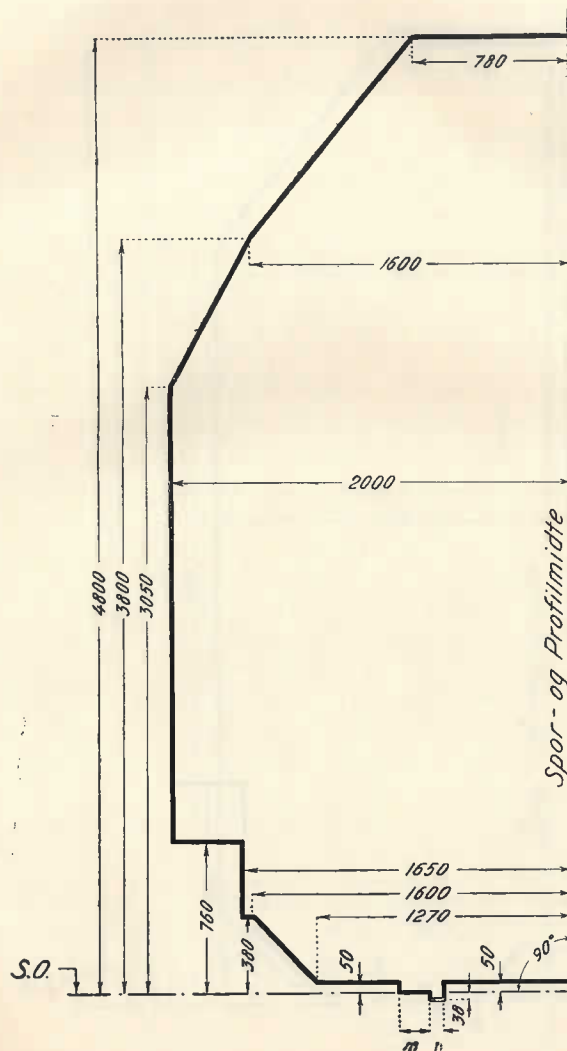
Profilerne er inddelt i fire Grupper, I—IV, svarende til Arten af de Spor, for hvilke de er gældende.

2. Fritrumsprofilernes Breddemaal skal maales i en Plan vinkelret paa Sporaksen og parallel med en Linie rørende Skinnehovedernes Overflade. Ved Spor med Udvidelse skal Profilernes Akse lægges gennem det udvidede Spors Midte. I Kurver maa Afstandene fra Spormidte til Profilgrænserne gives en passende Forøgelse.

3. Afgivelser fra de her givne Maal for Grænserne for det frie Rum kan kun tilstedes af Generaldirektøren for Statsbanerne.

Grænser for det frie Rum over Sporene.

Profil I.
Den frie Bane.

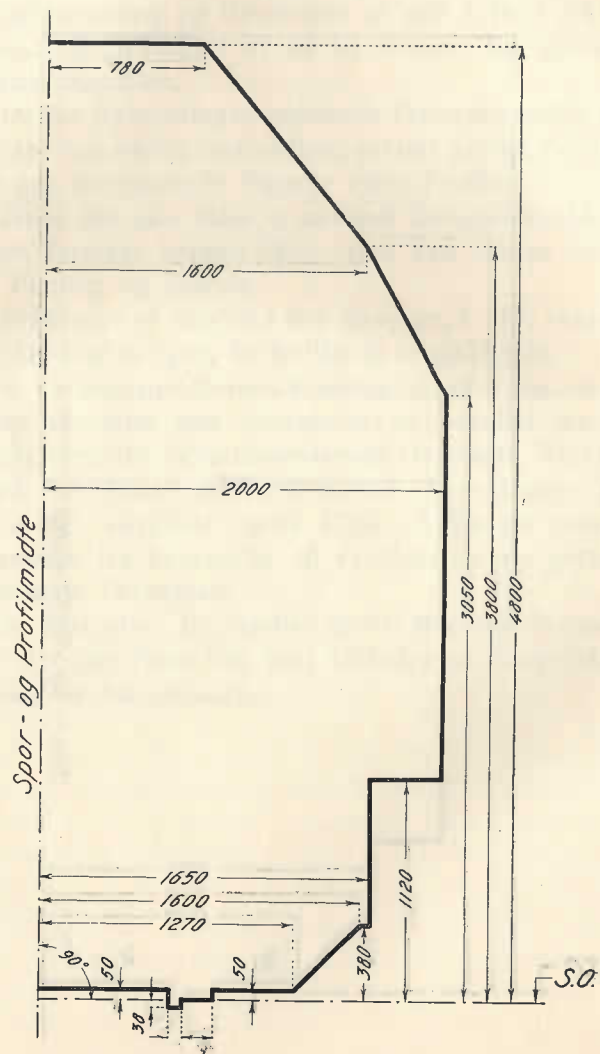


Maalene i mm.

Grænser for det frie Rum over Sporene.

Profil II.

Stationernes Hovedspor samt Forbindelsesbaner
mellem Stationer og Havnespor.

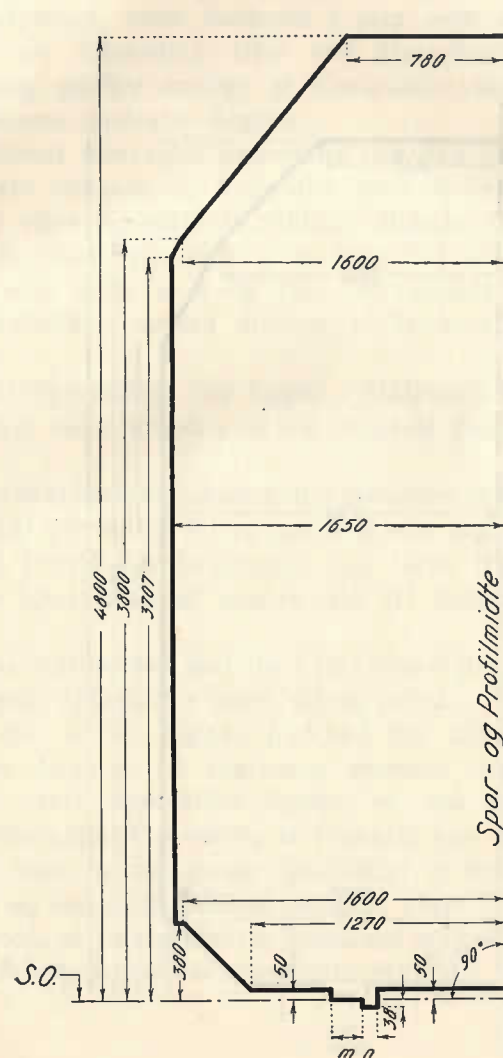


Maalene i mm.

Grænser for det frie Rum over Sporene.

Profil III.

Varehus-, Læsse- og Depotspor samt Havnespor og desl.

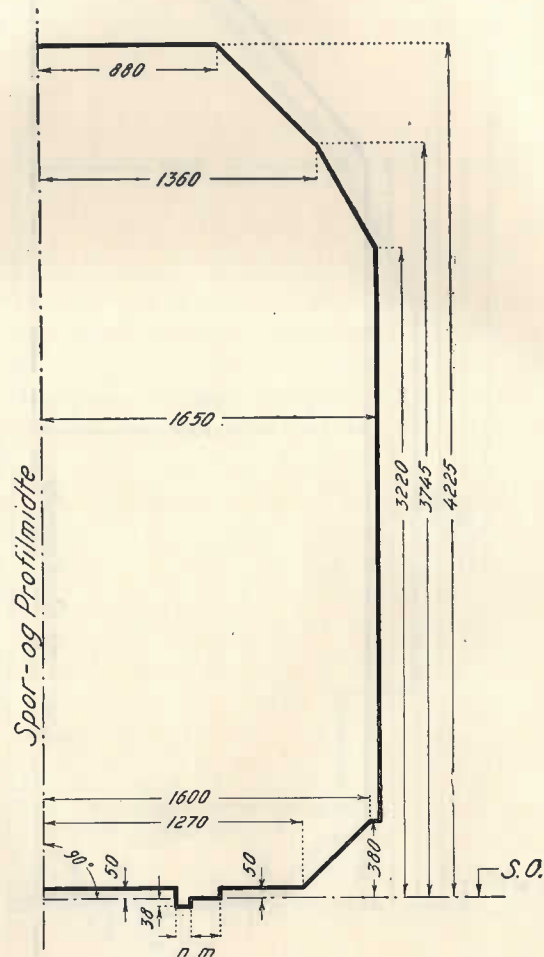


Maalene i mm.

Grænser for det frie Rum over Sporene.

Profil IV.

Værksted- og Remisespor.



Maalene i mm.

§ 4.

Sporskifter, Frispormærker.

1. Ethvert Sporskifte skal, naar det imod Tunge- spidsen befares af Tog (Plantog, Særtog, Arbejdstog og Hjælpetog), være fastholdt i den rette Stilling, enten ved Aflaasning eller ved Haandkraft. For Rangering gælder særlige af Generaldirektøren for Statsbanerne fastsatte Regler.

2. Ethvert ubevogtet Sporskifte paa den frie Bane skal være aflaset og forbundet med Sporskiftesig- nalen, der viser Sporskiftets Stilling. Signalet kan dog bortfalde, naar Sporskiftet i længere Tid er ude af Brug; men dette maa da paa betryggende Maade være fastholdt i saadan Stilling, at Togenes Vej er sikret.

3. For Sporskifter, der ligger i Stationers Hoved- spor, skal være foreskrevet en bestemt Normalstil- ling.

4. Imellem sammenløbende eller hinanden krydsende Spor skal der sættes Frispormærker, som angiver den Grænse, hvortil Jernbanevogne kan føres frem paa det ene Spor uden at spærre den fri Brug af det andet.

5. Paa Stationerne skal alle i Hovedspor (jfr. § 3, 1.) beliggende Sporskifter været sikret enten

- a. derved, at det Signal, hvorved der aabnes To- gene Adgang til Stationen gennem den Tog- vej, hvori Sporskiftet findes, er sat saaledes i Afhængighed af dette, at Signalet kun kan gi- ves, naar og saa længe Sporskiftet er stillet rig- tigt og fastholdt i denne Stilling; eller
- b. derved, at Sporskiftet er forbundet med et særligt Sporskiftesignal, der viser dets Stilling.

Paa Stationer ved Banestrækninger, paa hvilke Kørehastigheden kan overstige 75 km i Timen (jfr. § 42), skal Sporskifter, der kan ventes befaret imod Tungespidsen af gennemkørende personførende Plan-tog, være sikret paa den under Punkt a. angivne Maade.

Den Omstændighed, at et Centralsikringsanlæg midlertidig sættes ud af Brug, medfører dog ikke Nødvendigheden af en eventuel Nedsættelse af den største tilladte Hastighed paa fri Bane.

§ 5.

Henstaaende Lokomotiver og Vogne m. m.

Henstaaende Damplokomotiver, Motorkøretøjer, Vogne m. m. skal være sikret mod utilsigtede Bevægelser. Damplokomotiver og de i Materiellet værende Dampkedler skal, naar de henstaar under Damp, være under Tilsyn. Ved Motorkøretøjer, der henstaar med igangsat Motor, skal altid opholde sig en med Køretøjets Betjening fortrolig Mand.

§ 6.

Drejeskiver, Skydebroer.

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

§ 7.

Eftersyn af Banen.

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

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

§ 8.

Banens Hegn.

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

§ 9.

Overkørsler og Overgange i Skinnehøjde.

1. Alle bevogtede Overkørsler og Overgange samt alle private Overkørsler og Overgange paa indhegnede Baner, hvor den største tilladte Kørehastighed overstiger 75 km i Timen, skal være forsynet med iøjnefaldende Lukningsindretninger, saasom Led eller Bomme, Laager eller Drejekors. Under særlige Omstændigheder kan Kæder eller lignende bruges til Afspærring af Overkørsler og Overgange.

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

§ 10.

Betjening af

bevogtede Overkørsler i Skinnehøjde.

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

2. Led og Bomme for offentlige Overkørsler be-

tjenes ved Banens Foranstaltning. Ledvogterne skal lukke Ledene eller Bommene, saa snart et Tog nærmer sig. Forhindrer stedlige Forhold, Taage, Snefog eller andre Omstændigheder dem fra at se Toget i tilbørlig Afstand fra Overkørslen, skal de lukke 5 Minutter før Toget ifølge Køreplanen kan ventes, eller naar de ved Signal underrettes om et Togs Ankomst. Ledene eller Bommene aabnes atter, saa snart Toget er kørt forbi. Lukning af Led og Bomme kan i særlige Tilfælde undlades, naar Toget bringes til Standsning foran Overkørslen og derefter føres forsigtigt over denne under Afgivelse af Lydsignaler.

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

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

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

§ 11.

Betjening af private Overkørsler i Skinnehøjde.

Led og Bomme for private Overkørsler aabnes og lukkes af de til dem henviste Brugere i Overensstemmelse med Forskrifterne i Politilov for de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruter af 11. Maj 1897.

§ 12.

Signaler paa den frie Bane.

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

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

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

3. For Krydsninger med Mergelspor, Roespor, midlertidige Arbejdsspor og lignende Spor fastsættes Bestemmelser i hvert enkelt Tilfælde af Generaldirektøren for Statsbanerne.

§ 13.

Elektriske Forbindelser.

Stationerne skal være forsynet med elektriske Apparater til Udveksling af indbyrdes Meddelelser. Endvidere skal Ledvogtere paa den frie Bane ved elektriske Signaler kunne underrettes om Togenes Afgang. Dispensation fra [sidstnævnte Bestemmelse kan gives af Generaldirektøren.

Paa Hovedbaner skal der paa passende Steder paa den frie Bane forefindes elektriske Apparater til Hidkaldelse af Hjælpe-lokomotiver.

§ 14.

Stationsnavne og Ure.

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

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

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

§ 15.

Længdemærker.

Langs Banen sættes Længdemærker.

II. Det rullende Materiel.

§ 16.

Materiellets Konstruktion og Tilstand.

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

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

2. Damplokomotiver, Tendere, Motorkøretøjer og Vogne skal holdes i en saadan Stand, at Kørslen uden Fare kan foregaa med den for det paagældende Materiel største tilladte Hastighed, jfr. § 42.

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

§ 17.

Hjul.

1. Saafremt Hjulene paa Damplokomotiver, Tendere, Motorkøretøjer og Vogne har Sporkranse, maa Højden over Løbekredsen ikke være mindre end 25 mm og ikke større end 36 mm.

Et Hjulsæts 2 Løbekredse regnes at have en indbyrdes Afstand af 1500 mm.

2. Afstanden mellem Hjulringenes inderste Flader skal være 1360 mm, paa hvilket Maal der dog tillades en Afgivelse af ikke over 3 mm til begge Sider.

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

4. Afstanden mellem Sporkransenes Yderside maalt 10 mm over Løbekredsen, maa højst være 1426 mm og mindst 1410 mm. Den mindste tilladte Tykkelse af Sporkransen er 20 mm maalt samme Sted.

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

6. Det største tilladte Slid saavel lokalt som langs hele Løbekredsen er 7 mm for Damplokomotiver, Tendere og Motorlokomotiver og 5 mm for Motorvogne og andre Vogne.

§ 18.

Bærefjedre, Træk- og Stødindretninger.

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

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

§ 19.

Koblinger.

1. Damplokomotiver (Tendere), Motorlokomotiver, Motorvogne og andre Vogne skal kunne sammenkobles ved to af hinanden uafhængige Indretninger og saaledes, at Brud paa en Del af den benyttede Kobling (Hovedkoblingen) gør, at den anden Kobling (Sikkerhedskoblingen) træder i Virksomhed.

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

§ 20.

Bremser.

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

§ 21.

Damplokomotivernes Indretning.

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

2. Lokomotiverne skal være udstyret med:

- a. 2 af hinanden uafhængige, kraftigt virkende Bremser, der dog kan have fælles Bremsetøj. Lokomotiver, der udelukkende benyttes til Rangement, behøver kun at være udstyret med 1 Bremse.
- b. 2 af hinanden uafhængige Indretninger til Kedlens Forsyning med Vand, som hver for sig maa være i Stand til at vedligeholde den normale Vandstand i Kedlen under Kørslen.

Den ene af disse Indretninger skal kunne benyttes, naar Lokomotivet holder stille, og skal i saa Fald kunne vedligeholde den normale Vandstand i Kedlen.

- c. 2 af hinanden uafhængige Vandstandsglas med Afspærrings- og Gennemblæsningshaner.
- d. En Prop i Fyrkassens Loft, udstøbt med en Metallegering, der kan flyde ud og lade Dampen træde ind i Fyrkassen, naar Fyrkasseloftet blottes for Vand.
- e. En Trykmaaler, paa hvilken den højeste tilladte Dampspænding er angivet paa en iøjnefaldende Maade.

- f. En Indretning til Anbringelse af en Kontrolmanometerhane.
- g. 2 Sikkerhedsventiler, som er indrettet saaledes, at de aabner sig ved den højeste tilladte Dampspænding og kan udblæse saa megen Damp, at Kedeltrykket i intet Tilfælde overskrider den fastsatte højeste Dampspænding med mere end 10 %.
- h. En Udblæsningshane.
- i. En Dampfløjte.
- j. Banerømmere eller Kofangere for begge Kørselsretninger.
- k. En med Klap forsynet Askekasse.
- l. En Gnistfanger til at modvirke Udkastning af Gløder gennem Skorstenen.
- m. Angivelse af:
Lokomotivets Fabrikant, Fabrikationsaar, Fabrikationsnummer, Ejendomsmærke og Løbenummer.
Endvidere i Førerhuset:
Den højeste Dampspænding i Kedlen, som er fastsat efter Udfaldet af den sidste Kedelprøve (jfr. § 22).
Lokomotivets største tilladte Hastighed (jfr. Pkt. 1).
Dato og Aarstal for Prøvekørslen efter sidste Kedelprøve eller Eftersyn.
- n. Et direkte paa Kedlen anbragt Metalmærke, der angiver Belliggheden af laveste tilladte Vandstand, som er 100 mm over Fyrkassens Overflade, samt en iøjnefaldende Angivelse af denne Overflade.
- o. En direkte paa Kedlen anbragt Metalplade med Angivelse af Kedlens Fabrikant, Fabrikationsaar og Fabrikationsnummer.

For enmandsbetjente Lokomotiver til Strækningskørsel fastsættes følgende særlige Bestemmelser:

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

§ 22.

Prøver og Eftersyn af Damplokomotiver og Tendere.

1. Nye Lokomotiver og Tendere samt Lokomotiver, som er blevet forsynet med ny Kedel, maa først sættes i Drift efter at være underkastet et grundigt Eftersyn af alle Dele samt en Trykprøve af Kedlen og ved en foretaget Prøvekørsel befundet i betryggende Stand.

2. Efter hver omfattende Istandsættelse af Kedlen og forøvrigt, naar der er hengaaet højst 4 Aar, siden sidste Kedelprøve blev foretaget, skal Lokomotiverne (Tenderne) underkastes et grundigt Eftersyn af alle Dele samt en Trykprøve af Kedlen, hvorefter der inden 2 Maaneder efter Trykprøven skal foretages en Prøvekørsel. Under dette Eftersyn, som skal omfatte alle Lokomotivets Dele og Kedlens Indre, skal Kedelrørene være udtaget og Kedlen rensed for Sten.

Under Trykprøven, som skal foretages med Vandtryk, skal Kedelbeklædningen være aftaget og Kedlen

helt fyldt med Vand. Prøvetrykket, som skal tilvejebringes ved en Haandpumpe, skal overstige den højeste tilladte Dampspænding med 5 kg pr. cm².

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

3. Det i denne Paragraf omhandlede Tidsrum af 4 Aar, inden for hvilket Eftersyn og Prøver af Kedler skal foretages, regnes fra den Dag, da Lokomotivet efter endt Prøve henholdsvis Eftersyn er sat i Drift.

4. Trykmaalere og Sikkerhedsventiler skal jævnlig og efter enhver Kedelprøve underkastes Prøve med en Kontroltrykmaaler, hvis Rigtighed fra Tid til anden skal undersøges.

5. De i denne Paragraf omhandlede Prøver og Eftersyn foretages i Overværelse og under Ansvar af en højere maskinteknisk Tjenestemand.

6. Over de foretagne Trykprøver og Eftersyn af Lokomotivkedler skal føres en Protokol.

§ 23.

Motorlokomotivernes og Motorvognenes Indretning.

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

2. Motorkøretøjer skal være udstyret med:

- a. 2 af hinanden uafhængige, kraftigt virkende Bremsere, som dog kan have fælles Bremsetøj, og af hvilke den ene skal være en automatisk virkende Luftbremse, der kan sættes i Forbindelse med en tilsvarende gennemgaaende Bremse i Togstammen.

- b. Et Lydsignalapparat af passende Styrke og af saadan Konstruktion, at Signaler kan afgives, ogsaa naar Motoren staar stille eller er frakoblet.

Lydsignalerne skal kunne afgives fra Førerpladserne.

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

- c. Banerømmere eller Kofangere i den normale Kørselsretning.
- d. Hastighedsmaalere paa Førerpladserne.

- e. En Anordning, som standser Motoren og sætter den automatiske Bremse i Virksomhed, samt, hvis der anvendes elektrisk Kraftoverføring, tillige gør Banemotorerne strømløse, saafremt Føreren under Kørslen slipper Betjeningshaandtaget eller en Pedal i Førerrummet (Dødmandsanordning).

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

- f. I hver Motorvogn:

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

I hvert Post- eller Pakrum:

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

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

- h. Angivelse af:

Fabrikant, Fabrikationsaar og Fabrikationsnummer, Ejendomsmærke og Løbenummer.

Dato og Aarstal for Prøvekørslen efter sidste Eftersyn. Den tjenestefærdige Vægt med fuld Beholdning af Brændselolie, Kølevand, Værktøj m. m.

Akselafstanden.

Endvidere i Førerrum:

Den for Køretøjet største tilladte Hastighed.

I Postrum og Rejsegodsrum:

Den største tilladte Last.

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

§ 24.

Prøver og Eftersyn af Motorlokomotiver og Motorvogne.

1. Nye Motorlokomotiver og Motorvogne maa først sættes i Drift efter at være underkastet Eftersyn og Prøve og befundet i betryggende Stand.

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

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

For Motorlokomotiver 100.000 km.

For Motorvogne samt elektriske Motorvogne med tilhørende Bivogne 70.000 km.

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

§ 25.

Voggenes Indretning.

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

Hastighed end 60 km i Timen, skal være forsynet med Nødbremsetræk (jfr. § 35, 2.).

9. For Indretningen af fremmede Baners Vogne gælder særlige Bestemmelser.

§ 26.

Voggenes Eftersyn.

1. Nye Vogne maa først sættes i Drift efter at være underkastet et Eftersyn af en højere maskinteknisk Tjenestemand og befundet i betryggende Stand.
2. Vognene skal med passende Mellemrum underkastes et grundigt Eftersyn, ved hvilket Hjulsæt, Aksellejer og Bærefjedre skal fjernes og undersøges særskilt. Bærefjedrene borttages dog ikke forsaavidt Undersøgelsen kan foregaa, naar Fjedrene er paa Plads. Dette Eftersyn skal finde Sted med højst 3 Aars Mellemrum, for Person-, Post- og Rejsegodsvogne dog senest hver Gang Vognene har løbet 55.000 km. For Godsvogne kan Mellemrummet mellem 2 Eftersyn udvides, dog til højst 4 Aar.

III. Togenes Sammensætning og Gang.

§ 27.

Togenes Størrelse.

1. Intet Tog maa bestaa af flere end 120 Vognaksler. Personførende Tog maa ikke indeholde flere end 80 Vognaksler, og personførende Tog, hvis største Hastighed er 75 km i Timen eller derover, ikke flere end 60 Vognaksler.
2. Enkeltkørende Damplokomotiver, Motorlokomotiver og Motorvogne betragtes som Tog.

§ 28.

**Lokomotivernes og Motorvognenes
Plads i Togene.**

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

b. Det er tilladt at fremføre Motortog med arbejdende Motor i flere Køretøjer, naar hele Toget er forsynet med en automatisk virkende, gennemgaaende Bremseindretning, henholdsvis Ledning til en saadan, og Bremseindretningen lader sig betjene fra den som første Vogn i Toget anbragte Motorvogn, hvis Fører ved Signaler eller paa anden Maade skal kunne dirigere Motorerne ogsaa i de andre Vogne.

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

3. Arbejdstog samt Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre, kan skydes frem, men Hastigheden maa da ikke overstige 25 km i Timen, og der skal i saa Tilfælde paa den forreste Vogn eller i dens Nærhed være stillet en Udkigsmand, der kan give Signal til Lokomotiv- eller Motorføreren.

§ 29.

Sneplove.

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

§ 30.

Bremsetallet i Togene.

1. I ethvert Tog skal findes mindst saa mange betjente Bremsere, at den i nedenstaaende Bremsetabeller angivne Del af Togets Aksler kan bremses (jvfr. dog § 31, Pkt. 5).

Ved Beregning af Bremsetallet maa det fremdrivende Køretøjs (og Tenderens) Aksler og Bremsere ikke medregnes.

For Tog, der fremføres af Motorlokomotiver (Motorvogne), er det dog tilladt at medregne disses Aksler og Bremsere, for saa vidt Antallet af Aksler i den øvrige Del af Toget hverken overskrider det dobbelte af Motorkøretøjets Antal Aksler eller det 3-dobbelte af Motorkøretøjets Antal bremsede Aksler.

Tog, der kun bestaar af enkelte eller sammenkoblede Lokomotiver, falder ikke ind under Beregningerne.

For Tog, der fremføres af Traktorer, fastsættes særlige Regler af Generaldirektøren for Statsbanerne.

Bremsetabel I

Paa Fald og Stigninger over 1 km, som ikke er stærkere end:	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er:										
	25 km	30 km	40 km	45 km	50 km	60 km	70 km	75 km	80 km	90 km	100 km
5,0 0/100	1/12	1/12	1/10	1/8	1/6	1/5	1/4	1/3	8/8	1/2	2/3
5,7 -	1/12	1/12	1/9	1/8	1/6	1/5	1/3	3/8	5/12	1/2	2/3
6,7 -	1/12	1/10	1/8	1/7	1/6	1/5	1/3	5/12	5/12	1/2	3/4
10,0 -	1/10	1/9	1/7	1/6	1/5	1/4	1/3	5/12	1/2	2/3	4/5
12,5 -	1/8	1/7	1/6	1/5	1/4	1/4	1/3	5/12	1/2	2/3	5/6
14,3 -	1/7	1/6	1/5	1/3	1/3	1/2	3/5	—	—	—	—
16,7 -	1/6	1/5	1/3	2/5	1/2	3/5	—	—	—	—	—
20,0 -	1/5	1/4	2/5	1/2	3/5	2/3	—	—	—	—	—

Ved Hastigheder over 100 km skal samtlige Vognaksler i Toget kunne bremses.

For Tog, der fremføres af enmandsbetjente Damplokomotiver, gælder følgende:

Bremsetabel II

Paa Fald og Stigninger over 500 m, Naar den største tilladte Hastighed i Timen er: som ikke er stærkere end:

	30 km	40 km	50 km	60 km
6,7 0/100	1/10	1/5	3/10	2/5
10,0 -	1/5	1/3	4/9	4/7
14,3 -	1/4	2/5	4/7	5/6
16,7 -	3/10	4/9	2/3	—

2. Ved Beregningen af Tallet paa bremsede Aksler iagttages følgende:

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

§ 31.

Bremsernes Betjening og Fordeling.

1. Det i § 30 angivne Antal bremsede Aksler skal, hvor ikke andet er fastsat, være betjent enten ved

Skruebremser eller ved en automatisk virkende, gennemgaaende Bremseindretning, som kan sættes i Virksomhed fra Lokomotivet, resp. Motorvognen, eller ved en Forening af begge disse Betjeningsmaader, saaledes at en Del af Toget bremses ved Skruebremser, en anden Del ved en gennemgaaende Bremseindretning. De i Motorvogne forekommende Vægtstangsbremsere regnes i denne Forbindelse som Skruebremser.

De Bremsere, der skal betjenes, skal saa vidt muligt være ligeligt fordelt i Toget, og de tungeste Bremsevogne skal fortrinsvis betjenes.

2. Alle Tog, hvis største tilladte Hastighed er mere end 60 km i Timen, skal være forsynet med gennemgaaende Bremseindretning, og der maa bag i disse Tog medføres enkelte Vogne, som ikke har gennemgaaende Bremseindretning, dog ikke mere end i alt 6 — belæssede eller ubelæssede — Aksler.

3. Bag den bageste betjente Bremse maa der i Tog, hvis største tilladte Hastighed ikke overstiger 45 km i Timen, højst være 14 Aksler og en samlet Vægt 100 ts, og i Tog, hvis største tilladte Hastighed er fra 45 km i Timen til 60 km i Timen, maa der højst være 8 Aksler og en samlet Vægt 60 ts.

I Tog, som ikke er over 8 Aksler, og som helt igennem er forsynet med gennemgaaende Bremseindretning, behøves ingen Skruebremse. I andre Tog skal der være mindst een Skruebremse.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed overstiger 60 km i Timen, og som medfører enkelte Vogne, der ikke har gennemgaaende Bremseindretning, skal Skruebremsen findes i den sidste eller næstsidste Vogn. I betimelig Tid før Togets Indkørsel paa Stationer, hvor der ikke haves tilstrækkelig Sporlængde ud

over Standsningsstedet til, at Toget uden Fare kan fortsætte sit Løb, hvis den gennemgaaende Bremseindretning bliver utjenstdygtig, skal Personalet til Betjening af sidstnævnte Skruebremse befinde sig i dennes umiddelbare Nærhed.

Bestemmelserne i ovenstaaende Stykke gælder ikke for elektrisk drevne Tog.

4. I Hjælpetog kan de foran anførte Bestemmelser fraviges.

5. Tog, som ikke medfører rejsende, og som er betjent af een Lokomotivfører (Motorfører) og for Damp-togs Vedkommende desuden af en Medhjælper, er det tilladt at fremføre med indtil 8 Vognaksler uden anden Bremsebetjening end Lokomotivets, paa Betingelse af, at Lokomotivet er forsynet med Luftbremse, og de ubremsede Vognes Bruttovægt højst andrager den nedenfor angivne Procent af Lokomotivets Tjenestevægt, samt at Lokomotivets Afbremsningsprocent er mindst 50, og at Kørslen sker paa Stigninger eller Fald af ikke over 12,5 ‰:

Største tilladte Hastighed	Største tilladte Vægt af Togets Vogndel i % af Lokomotivets (Motorvognens) Tjenestevægt
20 km i Timen	150
25 - -	100
30 - -	75
35 - -	50
40 - -	40
45 - -	30

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

Togets personførende Vogndel skal være forsynet med en automatisk virkende, gennemgaaende Bremse-

indretning, der er sat i Forbindelse med Lokomotivets Luftbremse.

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

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

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

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

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

7. For enmandsbetjente Motortog gælder følgende Bestemmelser:

Toget maa foruden af den fremdrivende Motorvogn (Motorlokomotiv) højst bestaa af dobbelt saa mange Aksler som Antallet af Motorvognens (Motorlokomotivets) bremsede Aksler. Bremsetallet skal iøvrigt opfylde de i Bremsetablet I i § 30 indeholdte Krav.

Passagerbefordrende Vogne skal være forsynet med en automatisk virkende, gennemgaaende Bremseindretning, der er sat i Ledningsforbindelse med Motorvognens (Motorlokomotivets) automatiske Bremseindretning.

§ 32.

Beskyttelsesvogne.

I de til Personbefordring bestemte Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 75 km i Timen

og hvis Vognvægt overskrider 150 ts, skal den forreste Vogn eller en Del af denne holdes ubesat af rejsende som Beskyttelsesrum som nedenfor angivet:

Naar Togets største tilladte Hastighed er:	for saa vidt Togets Vognvægt udgør:	
over 80 km Timen	151—400 ts	over 400 ts
76—80 - -	201—500 -	- 500 -
	skal Beskyttelsesrummet udgøre:	
	en halv 2- eller 3-akslet Vogn eller 2 Vognafdelinger af en 4-akslet Vogn	en hel 2- eller 3-akslet Vogn eller 3 Vognafdelinger af en 4-akslet Vogn

Forperron, Midterperron, Toiletrum, Motorførerrum, Kedelrum, Akkumulatorrum, Bremsekupé eller lignende regnes som en Vognafdeling.

Disse Regler gælder ikke for elektriske Tog.

§ 33.

Læsning af Godsvogne.

1. Godsvogne maa ikke læsses højere eller bredere end fastsat ved det gældende Ladeprofil.

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

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

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

§ 34.

Signaler paa Togene.

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

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

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

§ 35.

Signaler fra Togpersonalet og de rejsende.

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

2. Alle personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km i Timen, skal være forsynet med en Indretning, ved Hjælp af hvilken de rejsende og Togpersonalet kan sætte Bremsene i Virksomhed. Herfra kan dog efter nærmere Bestemmelse af Generaldirektøren for Statsbanerne undtages Tog, der ikke tilbagelægger større Afstande end 15 km uden at standse.

§ 36.

Medførelse af Redskaber.

Ethvert Tog skal medføre saadant Værktøj, at min-

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

§ 37.

**Lokomotivernes og Motorvognenes
Betjening og Førelse.**

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 38.

Kørsel paa Lokomotiverne og i Motorvognenes Førerrum.

1. Uden skriftlig Tilladelse fra Generaldirektøren for Statsbanerne eller fra de af denne dertil bemyndigede overordnede Tjenestemænd maa ingen andre køre paa Lokomotiverne eller i Motorvognenes Førerrum end de, der ved deres Tjeneste er berettiget dertil.

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

§ 39.

Personalets indbyrdes Forhold.

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

§ 40.

Eftersyn af Togene forinden Afgangen.

1. Inden et Tog forlader sin Udgangsstation, skal det nøje efterses, at Lokomotiver og Vogne er tilbørligt sammenkoblet, at Vognene er forsvarligt læsset, at det foreskrevne Antal Bremsere er til Stede og rigtigt fordelt og betjent, at den gennemgaaende

Bremseindretning — for saa vidt en saadan findes — og de forskriftsmæssige Varme-, Belysnings- og Signalindretninger er i Orden.

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

§ 41.

Køreplan.

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

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

§ 42.

Kørehastigheden.

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

Paa Banestrækninger, hvor Niveauoverkørslerne for offentlige Veje og private Veje, der er aabne for almindelig Færdsel, ikke alle er bevogtet, eller hvor de private Overkørsler ikke alle er forsynet med Led, maa Kørehastigheden ikke overstige 75 km i Timen.

I øvrigt maa Kørehastigheden ikke overstige den Grænse, som

- a. betinges af visse Banestrækningers særlige Tilstand eller af særlige Bestemmelser, som maatte være givet for visse Banestrækninger,
- b. er fastsat for de enkelte Lokomotiver (Motorvogne) i Henhold til deres Konstruktion (jfr. §§ 16 og 23),
- c. betinges af Togets Størrelse (jfr. § 27), af Bremsernes Tal, Betjening og Fordeling (jfr. §§ 30 og 31), eventuelt af Lokomotivets (Motorvognens) Plads i Toget (jfr. § 28).

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

2. Tog, der ikke har automatisk virkende, gennemgaaende Bremse, maa ikke fremføres med større Hastighed end 60 km i Timen.

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

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

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

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

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

c. Naar et Tog helt eller delvis skydes frem uden

at have Førerplads i Spidsen af Toget, maa Kørehastigheden højst være 25 km i Timen (jfr. § 28, 1 b og § 28, 3.).

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

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

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

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

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

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

§ 43.

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

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

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

2. Forinden Stationsbestyreren — henholdsvis vedkommende Leder af en selvstændig Kommandopost — giver eller beordrer givet saadant Signal, skal han — enten ved Selvsyn eller, hvis han paa Grund af særlige Omstændigheder ikke personlig kan overskue Forholdene, gennem Melding for hvert enkelt Tilfælde fra andre tjenestegørende — have skaffet sig Sikkerhed for, at den paagældende Togvej paa Stationen er fri, og at alle Sporskifter i den er rigtig stillet og modgaaende Sporskifter i den enten aflaaet eller betjent. For centralaflaasede Sporskifters Vedkommende kan der tillades Afvigelser herfra.

3. Signal til Gennemkørsel eller Afgang maa, bortset fra Tilfælde, hvor der skal sendes Hjælp til et standset Tog, ikke gives:

- a. naar der findes Arbejdstog eller modgaaende Plan- eller Særtog paa samme Spor indtil næste Station,
- b. naar det sidst forudgaaende Tog ikke har naaet næste Station eller næste Blokpost.

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

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

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

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

§ 44.

Kørsel over uaflykkede Overkørsler.

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

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

Lukning af Led og Bomme, der normalt betjenes fra en Station, kan i Tilfælde af, at Stationen midlertidigt er ubetjent, undlades, naar Toget bringes til Standsning foran Overkørslen og derefter føres forsigtigt over denne under Afgivelse af Lydsignal.

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

§ 45.

Kørsel paa dobbeltsporede Baner.

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

2. Fra denne Regel kan efter Ordre af vedkommende overordnede Tjenestemand eller efter forudgaaende Aftale mellem Nabostationer afviges i Tilfælde af Sporspærring samt for Arbejdstog, Hjelpe-tog og Hjelpe-lokomotiver.

§ 46.

Særtog.

1. Særtog maa kun sendes over Banen efter Ordre af en dertil bemyndiget Tjenestemand.

2. De Stationer, der passerer af Særtog, skal i betimelig Tid i Forvejen have skriftlig, telegrafisk eller telefonisk Anmeldelse om Togenes Løb. Desuden skal Bevogtningspersonalet paa den paagældende Strækning — herfra undtaget de af Generaldirektøren for Statsbanerne bestemte Strækninger med særlige Færd-selsforhold — underrettes om Særtogenes Løb enten ved Bud eller ved Signaler paa det sidste Tog, som før Særtoget i den ene eller anden Retning føres over Strækningen.

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

§ 47.

Arbejdstog.

1. Arbejdstog kan kun anordnes af en dertil be-

myndiget Tjenestemand. Underretning om Anordningen af et saadant Tog tillige med Oplysning om, over hvilken Banestrækning og i hvilket Tidsrum det skal køre, skal i betimelig Tid gives til alle Stationer paa Strækningen.

2. Dræsiner, Troljer og lignende Køretøjer maa kun fremføres efter særlige Bestemmelser, der fastsættes af Generaldirektøren for Statsbanerne.

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

§ 48.

Standninger paa den frie Bane.

Naar et Tog som Følge af Uheld eller af andre Aarsager bliver nødsaget til at standse paa den frie Bane, skal det dækkes i fornødent Omfang, hvorom nærmere Bestemmelse træffes af Generaldirektøren.

§ 49.

Signalreglement m. v.

For de i de foregaaende Paragraffer paabudte Signaler skal Bestemmelserne i et af Generaldirektøren for Statsbanerne udstedt Signalement være gældende.

Generaldirektøren for Statsbanerne afgør, i hvilket Omfang de i nærværende Reglement indeholdte Bestemmelser angaaende Stationer skal bringes til Anvendelse paa Holdesteder og Sidespor paa fri Bane.

§ 50.

Kørsel paa Havnespor.

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

IV. Søruterne.

§ 51.

Almindelige Bestemmelser.

Foruden de almindelige Søfartslove og -anordninger samt andre almindelige, administrative Bestemmelser, for saa vidt de efter Forholdene kan finde Anvendelse, gælder for de under Statsbanerne henlagte Søforbindelser endvidere følgende Forskrifter:

§ 52.

Færgehavne m. m.

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

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

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

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

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

§ 53.

Vognes og Lokomotivers Ombord- og Ilandsætning.

1. Den, der i ethvert enkelt Tilfælde leder Range-

ringen ved Vognes og Lokomotivers Ombord- og Ilandsætning, er ansvarlig for, at alle foreskrevne Sikkerhedsregler iagttages. Ombord- og Ilandsætning af Post- og Personvogne skal ske med særlig Forsigtighed.

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

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

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

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

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

§ 54.

Sejladsen.

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

§ 55.

Damplokomotiver om Bord paa Færgerne.

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

§ 56.

Skibsdagbøger.

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

V. Slutningsbestemmelser.

§ 57.

Ulykkestilfælde.

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

§ 58.

Bestemmelser for Publikum.

For Publikum gælder Bestemmelserne i Politilov for de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Søruter af 11. Maj 1897.

§ 59.

Reglementets Ikrafttræden.

Ophævelse af ældre Reglementer.

1. Dette Reglement træder i Kraft den 1. Februar 1934.

2. Fra samme Tidspunkt ophæves det under 22. Januar 1900 udfærdigede Politireglement med senere Ændringer.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

*Ministeriet for offentlige Arbejder,
den 17. Januar 1934.*

Friis-Skotte.

Schlegel.

RETTELSESBLAD I
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. Januar 1934 er ifølge Bekendtgørelse af 4. Maj 1935 fra Ministeren for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændringer:

§ 27.

Togenes Størrelse.

Punkt 1 ændres til:

»Intet Tog maa bestaa af flere end 140 Vognaksler. Personførende Tog, d. v. s. de i den offentliggjorte Køreplan opførte Tog og de til Personbefordring anmeldte Særtog, maa ikke indeholde flere end 120 Vognaksler, og personførende Tog, hvis største Hastighed er 75 km i Timen eller derover, ikke flere end 60 Vognaksler.«

§ 31.

Bremsernes Betjening og Fordeling.

I Punkt 1 ændres sidste Stykke til:

»De Bremsere, der skal betjenes, skal saa vidt muligt være ligeligt fordelt i Toget, og de Bremsevogne, hvis Bremseværdi er størst, skal fortrinsvis betjenes.«

I Punkt 3 ændres 2. Stykke til:

»I luftbremsede personførende Tog, som bestaar af mere end 8 Aksler eller som medfører Vogne bag den luftbremsede Togdel, samt i ikke personførende Tog, der bestaar af mere end 12 Aksler, skal være mindst een Skruebremse.«

I samme Punkt (3) bortfalder 3. og 4. Stykke (»I Tog — — — — drevne Tog«).

I Punkt 5 ændres Antallet af Vognaksler fra »8« til »12« og Afbremsningsprocenten fra »50« til »30«.

§ 34.

Signaler paa Togene.

I Punkt 1, 2. Stykke erstattes Ordet »Enkeltkørende« med: »Elektriske Tog, Lyntog, enkeltkørende«.

§ 46.

Særtog.

I Punkt 2, 8. Linie f. o. tilføjes efter Ordet »Bud« Ordene »pr. Telefon«.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København, Maj 1935.

RETTELSESBLAD II
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. Januar 1934 med Rettelsesblad I af Maj 1935 er ifølge Bekendtgørelse af 12. April 1939 fra Ministeren for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændringer:

§ 24.

**Prøver og Eftersyn af
Motorlokomotiver og Motorvogne.**

I Punkt 2 ændres 4. Stk. til:

»For Motorvogne samt elektriske Motorvogne med tilhørende Bivogne 80.000 km.«

§ 26.

Vognenes Eftersyn.

I Punkt 2 ændres Stykket: »Dette Eftersyn — — — 55.000 km.« til:

»Dette Eftersyn skal finde Sted med højst 3 Aars Mellemrum, for Person-, Post- og Rejsegodsvogne dog senest hver Gang Vognene har løbet:

65.000 km. for Vogne med Glidelejer
70.000 » » » » Rullelejer.«

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København, Maj 1939.

RETTELSESBLAD III
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. Januar 1934 med Rettelsesblad I af Maj 1935 og Rettelsesblad II af Maj 1939 er ifølge Bekendtgørelse af 25. Oktober 1940 fra Ministeren for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændringer:

§ 19.

Koblinger.

Punkt 1 ændres til:

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

§ 27.

Togenes Størrelse.

Punkt 1 ændres til:

»1. Intet Tog maa bestaa af flere end 140 Vognaksler. Personførende Tog, d. v. s. de i den offentliggjorte Køreplan opførte Tog og de til Personbefordring anmeldte Særtog, hvis største Hastighed er 75 km i Timen eller derover, maa ikke indeholde flere end 60 Vognaksler, saadanne Tog, der bremses ved den langsomvirkende Tryk-

For trykluftbremsede Tog, der fremføres af eenmands-
betjente Damplokomotiver, gælder følgende

Bremsetabel IV

Paa Fald over 500 m, som ikke er stærkere end	Naar den største tilladte Hastighed i Timen er				
	15 km	30 km	40 km	50 km	60 km
	er Bremseprocenten				
6 ‰	10	10	15	20	30
10 -	10	15	20	30	40
14 -	15	20	25	35	50
16 -	20	25	30	45	«

I Punkt 2 bortfalder 1. Linie og erstattes af følgende:

»2. Ved Beregning af Tallet paa bremsede Aksler i
vakuumbremsede og skruebremsede Tog.«

Der tilføjes følgende nye Punkt 3:

»3. Ved Beregning af Bremsevægten i trykluftbremsede
Tog iagttages følgende:

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

§ 31.

Bremsernes Betjening og Fordeling.

I Punkt 1 ændres i 1. Linie »bremsede Aksler« til »Brem-
ser«.

Sætningen: »saaledes at en Del — — — Bremseind-
retning« paa Side 30 i 5.-7. Linie f. o. bortfalder.

10., 11. og 12. Linie paa Side 30 udgaar og erstattes med:

»Bremsevognene skal saa vidt muligt være ligeligt for-
delt i Toget, og som Skruebremses skal fortrinsvis be-
tjenes de Bremsevogne, hvis Bremseværdi er størst.«

Teksten i Punkt 3 erstattes af følgende:

»3. Bag den bageste betjente Bremse maa der i Tog,
hvis største tilladte Hastighed ikke overstiger 45 km i Timen,
højest være 14 Aksler og en samlet Vægt af 100 ts, og i
Tog, hvis største tilladte Hastighed er over 45 km i Timen,
maa der højest være 8 Aksler og en samlet Vægt af 80 ts.«

Punkt 5 bortfalder og erstattes af følgende:

»5. Tog, som ikke medfører rejsende, og som er betjent
af een Lokomotivfører og for Damplokomotivers Vedkom-
mende desuden af en Medhjælper, er det tilladt at fremføre
med indtil 12 Vognaksler uden anden Bremsebetjening
end Lokomotivets paa Betingelse af, at Lokomotivet er
forsynet med Luftbremse eller Dampbremse, og de ubrem-
sede Vognes Bruttovægt højest andrager den nedenfor
angivne Procent af Lokomotivets Tjenestevægt, samt at
Lokomotivets Afbremsningsprocent er mindst 30, og Kørs-
slen sker paa Strækninger med ikke over 12,5 ‰ Fald,
eller at Lokomotivets Afbremsningsprocent er mindst 27,
og Kørslen sker paa Strækninger med ikke over 10 ‰
Fald:

Største tilladte Hastighed.	Største tilladte Vægt af Togets Vognedel i % af Lokomotivets Tjenestevægt.
20 km i Timen	160
30 - - -	85
40 - - -	55
50 - - -	35
60 - - -	20

Punkt 7 bortfalder og erstattes af følgende:

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

§ 33.

Læsning af Godsvogne.

I Punkt 2 tilføjes i 6. Linie efter »de«: »Gods- og«.

§ 42.

Kørehastighed.

I Punkt 1 tilføjes i 2. Linie i Underafsnit c. efter »Tal,«: »Art,«.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København, November 1940.

RETTELSESBLAD IV
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. Januar 1934 med Rettelsesblad I af Maj 1935, Rettelsesblad II af Maj 1939 og Rettelsesblad III af November 1940 er ifølge Bekendtgørelse af 9. Oktober 1941 fra Ministeren for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændringer:

§ 53.

Vognes og Lokomotivers Ombord- og llandsætning.

I Punkt 2 tilføjes i 3' Linie efter „24“:

„naar der i Trækket findes Personvogne med rejsende, og 44, naar der ikke i Trækket findes Personvogne med rejsende“.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København, Oktober 1941.

RETTELSESBLAD VI
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. Januar 1934 med Rettelsesblad I af Maj 1935, Rettelsesblad II af Maj 1939, Rettelsesblad III af November 1940, Rettelsesblad IV af Oktober 1941 og Rettelsesblad V af Juni 1942 er ifølge Bekendtgørelse af 9. Februar 1946 fra Ministeren for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring:

§ 24.

Prøver og Eftersyn af Motorlokomotiver og Motorvogne.

I Punkt 2 ændres 4. Stk. til:

„For Motorvogne samt elektriske Motorvogne med tilhørende Bivogne 100.000 km.“

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København, Februar 1946.

RETTELSESBLAD VII

TIL

POLITIREGLEMENT

FOR

STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. januar 1934 med rettelsesblad I af maj 1935, rettelsesblad II af maj 1939, rettelsesblad III af november 1940, rettelsesblad IV af oktober 1941, rettelsesblad V af juni 1942 og rettelsesblad VI af februar 1946 er ifølge bekendtgørelser af 27. december 1943, 8. oktober 1947, 3. december 1947 og 14. juli 1950 fra Ministeren for offentlige Arbejder foretaget følgende ændringer:

§ 19.

Koblinger.

Paragraffen ændres til:

„Damplokomotiver (tendere), motorlokomotiver, motorvogne og andre vogne skal kunne sammenkobles ved skruekobling eller anden af Generaldirektøren for Statsbanerne godkendt kobling“.

§ 26.

Vognenes eftersyn.

I punkt 2 ændres stykket:

„65000 km for vogne med glidelejer
70000 „ „ „ „ rullelejer“

til

„80000 km for vogne med glidelejer
100000 „ „ „ „ rullelejer“.

Under samme punkt udgår stykket:

„Person-, post- og rejsegodsvogne med glidelejer kan løbe indtil 70000 km og tilsvarende vogne med rullelejer indtil 80000 km, hvorhos“

§ 32.

Beskyttelsesvogne.

Sidste linie ændres således:

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

§ 53.

Vognes og lokomotivers ombord- og ilandsætning.

I punkt 2 ændres 1. stk. til:

„Ved ombordsætning af vogne på færgerne må der ikke rangeres i retning mod færgerne med et større samlet antal vognaksler end 28, når der i trækket findes personvogne med rejsende, og 44, når der ikke i trækket findes personvogne med rejsende“.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København K., august 1950.

RETTELSESBLAD IX
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. januar 1934 med rettelsesblad I af maj 1935, rettelsesblad II af maj 1939, rettelsesblad III af november 1940, rettelsesblad IV af oktober 1941, rettelsesblad V af juni 1942, rettelsesblad VI af februar 1946, rettelsesblad VII af august 1950 og rettelsesblad VIII af juli 1951 er ifølge bekendtgørelse af 2. januar 1953 fra ministeren for offentlige arbejder foretaget følgende ændringer:

§ 22.

Prøver og eftersyn af damplokomotiver og tendere.

I punkt 2 rettes i 2. linie „4 år“ til „5 år“.

I punkt 2 tilføjes efter 9. linie:

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

I punkt 3 rettes i 2. linie „4 år“ til „5 år“.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København K., januar 1953.

RETTELSESBLAD X
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. januar 1934 med senere ændringer er ifølge bekendtgørelse af 12. august 1953 fra ministeren for offentlige arbejder foretaget følgende ændring:

§ 24.

Prøver og eftersyn af motorlokomotiver og motorvogne.

I punkt 2 ændres 4. stk. til:

„For motorvogne samt elektriske motorvogne med tilhørende bivogne 120.000 km“.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København K., august 1953.

RETTELSESBLAD XI
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. januar 1934 med senere ændringer er ifølge bekendtgørelser af 22. juli og 21. august 1954 fra ministeren for offentlige arbejder foretaget følgende ændringer:

§ 17.

Hjul.

Punkt 5 ændres til:

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

§ 24.

Prøver og eftersyn af motorlokomotiver og motorvogne.

I punkt 2 ændres 3. stk. til:

„For motorlokomotiver MY 300.000 km.
For øvrige motorlokomotiver 100.000 km.“

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København K., august 1954.

RETTELSESBLAD XII
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I Politireglement for Statsbanerne af 17. januar 1934 med senere ændringer foretages følgende ændringer:

§ 23.

Motorlokomotivernes og motorvognenes indretning.

I punkt 2 ændres stykke e til:

„En anordning, som ved lokomotiver og motorvogne med elektrisk kraftoverføring gør banemotorerne strømløse, sætter dieselmotorens omdrejningstal på tomgang eller standser dieselmotoren og sætter den automatiske bremse i virksomhed, såfremt føreren under kørslen slipper betjeningshåndtaget eller en pedal i førerrummet (dødmandsanordning).“

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

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

§ 26.

Vognenes eftersyn.

I punkt 2, 6. linie, ændres „3“ til „4“, og sidste punktum i stykket „For godsvogne 4 år“ udgår.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.

København K., februar 1955.

RETTELSESBLAD XIII
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE

I Politireglement for Statsbanerne af 17. januar 1934 med senere ændringer foretages følgende ændringer:

§ 9

Overkørsler og overgange i skinnehøjde

Punkt 1 ændres til:

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

Punkt 2 ændres til:

„Bomme for bevogtede overkørsler kan være manuelt betjente eller helt eller delvis automatisk virkende.

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

§ 42

Kørehastigheden

Punkt 1, 2. stk. ændres til:

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

§ 44

Kørsel over uaflykkede overkørsler

4. stk. ændres til:

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

Generaldirektoratet for Statsbanerne

København K., 13. maj 1957

RETTELSESBLAG XIV
TIL
POLITIREGLEMENT
FOR
STATSBANERNE.

I politireglement for statsbanerne af 17. januar 1934 med senere ændringer foretages følgende ændringer:

§ 22

**Prøver og eftersyn af
damplokomotiver og tendere**

I punkt 2, 2. linie ændres "når der er hengået højst 5 år" til: "når lokomotivet har løbet højst 500,000 km, eller der er hengået højst 8 år".

I punkt 3, 1. og 2. linie ændres "Det i denne paragraf omhandlede tidsrum af 5 år" til: "Den i denne paragraf omhandlede kilometerfrist på 500,000 km eller tidsrum på 8 år".

Som nyt punkt tilføjes:

"7. Som omregningstal mellem kilometre og ranger-timer regnes 10 km = 1 rangertime og mellem kilometre og reservehold under damp 2 km = 1 reserveholdstime."

*Generaldirektoratet for statsbanerne,
København K, august 1957.*

The common Tenthredinid species of the
larva of this species is distinguished from
others by its

larva of this species is distinguished from

others by its

larva of this species is distinguished from

others by its

larva of this species is distinguished from

The common Tenthredinid species of the

larva of this species is distinguished from

others by its

larva of this species is distinguished from

others by its

larva of this species is distinguished from

others by its

larva of this species is distinguished from

others by its

larva of this species is distinguished from

others by its

larva of this species is distinguished from

others by its