

DE DANSKE STATSBA-  
NER.  
GENERALDIREKTORATET.

---

ALMINDELIGE SIKKERHEDS-  
OG  
ORDENSBESTEMMELSER.

---

*ORDRESAMLINGEN - SERIE C.*

---

KØBENHAVN.  
1922.

DE DANSKE STATSبانER.  
GENERALDIREKTORATET.

ALMINDELIGE SIKKERHEDS-  
OG  
ORDENSBESTEMMELSER.

---

*ORDRESAMLINGEN - SERIE C.*

---

KØBENHAVN.  
1922.

Tilhører



Dansk Jernbane-Klub  
Bibliotek & Arkiv  
Kalvebod Brygge 40  
1560 København V  
Tlf 33338697  
Fax 33932002

Må ikke fjernes eller sælges

Sæt nr.: 3

	Ordre-Nr.	Side
2. Det frie Rum over Sporene .....		29
3. Hd-Vognenes periodiske Eftersyn .....		31
4. Togenes Størrrelse .....		31
5. Toghastighed paa Nord-, Kyst- og Frederikssundbanen .....		31
<b>B. Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden</b> .....	5	32
<b>C. Lukning af Vindebomme</b> .....	6	34
<b>D. Belysning af Overkørsler</b> .....	7	35
<b>E. Afspærring af Beskyttelsesvogne eller Afdelinger i disse</b> .....	8	36
1. I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 70 km/T. ....		36
2. I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45, men ikke 70 km/T. ....		37
<b>F. Togpassage over ubevogtede Overkørsler ved København</b> .....	9	39
<b>IV. Bestemmelser, der slutter sig til Signalreglementerne</b> .....		40
<b>A. De i »Almindeligt Signalreglement« omhandlede Signaler</b> .....	10	40
1. Stationernes Togafgangssignal .....		40
2. Haandsignaler .....		41
3. Mastesignaler .....		41
4. Knaldsignal .....		42
5. Sporskiftesignaler og Sporskiftevisere .....		43
6. Kendingssignaler paa Tog, Troljer, Draisiner o. l. ....		44
7. Underretningssignaler fra Togene ....		44
8. Fløjtesignaler .....		45
<b>B. De i »Reglement for lokale Signaler« omhandlede Signaler</b> .....	11	46
1. Faste Rangesignaler .....		46
2. Signal med Stationsklokken ved Færgen .....		46
3. Overkørselssignaler .....		47
<b>C. Signalgivning ved Overkørsler inden for Stationsomraadet</b> .....	12	48
<b>D. Signalgivning for Tog ved Broerne over Masnedsund og Limfjorden</b> .....	13	49
1. Broen over Masnedsund .....		49
2. Broen over Limfjorden .....		49

	Ordre-Nr.	Side
<b>E. Hastighedstavler</b> .....	14	50
<b>V. Bestemmelser, der slutter sig til Togreglementet</b> .....		52
<b>A. Forklarende og supplerende Bestemmelser til Togreglementet</b> .....	15	52
1. Togstandsning ved Sidespor .....		52
2. Fribaneordre ved forandret Togfølge..		52
3. Arbejdstogs Fremførelse som Særtog.		53
4. Meddelelse om midlertidig Spærring af Banen .....		53
<b>B. Anvendelse af Forspand og af Skydelokomotiver</b> .....	16	54
1. Anvendelse af Forspand .....		54
2. Anvendelse af Skydelokomotiv .....		55
<b>C. Sporbenyttelsen af Dobbeltsporerne mellem København og Hellerup</b> .....	17	57
<b>D. Togs Standsning og Sporbenyttelse paa Stationerne</b> .....	18	59
1. Togenes Standsning .....		59
2. Togenes Sporbenyttelse .....		60
3. Længden af frit Krydsningsspor .....		61
<b>E. Togs Indkørsel til farlige Stationer</b> .....	19	63
<b>F. Togs Ind- og Udrangering til og fra Stationer</b> .....	20	68
<b>G. Eftersyn af Togveje</b> .....	21	70
<b>H. Dagligt Eftersyn af Sporskifter</b> .....	22	72
<b>I. Sikring af Vogne</b> .....	23	73
<b>J. Underretning til Troljer og Draisiner om Særtog og Arbejdstog</b> .....	24	75
<b>K. Foranstaltninger til Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane</b> .....	25	76
<b>VI. Bestemmelser vedrørende Rangering (herunder Kørsel paa Havnebaner og Havnepladser) og Kobling</b> .....		82
<b>A. Almindelige Regler vedrørende Rangering</b> ...	26	82
1. Rangerpersonalet .....		82
2. Forskellige Regler vedrørende Rangeringens Udførelse .....		85
3. Kobling .....		89

	Ordre-Nr.	Side
4. Bremsning .....		89
5. Sporskifternes Stilling og Sikring .....		91
6. Betjening af Drejeskiver .....		92
7. Rangering med Lokomotiv .....		92
8. Rangering med Hest .....		95
9. Rangering med Tov .....		95
10. Rangering med Stød .....		96
11. Rangering paa Maskintjenestens Omraade .....		97
<b>B. Rangering og Kørsel paa Havnebaner og Havnepladser .....</b>	<b>27</b>	<b>98</b>
1. Kørsel mellem Stationsplads, Havnebane og Havneplads indbyrdes .....		99
2. Kørsel paa Havnebaner .....		99
3. Kørsel paa Havnepladser .....		102
4. Rangering paa Havnepladser .....		103
5. Fortegnelse over de Stationer, ved hvilke der findes Havnebaner (Havnespor), med Tilføjelse af det største Fald paa disse .....		104
<b>C. Rangering til og fra Færger .....</b>	<b>28</b>	<b>106</b>
1. Stationens og Færgens Omraade .....		106
2. Rangerledelsen .....		106
3. Færgens Forbindelse med Land .....		107
4. Stoppebommene paa Færgen .....		108
5. Signaler .....		108
6. Rangeringens Udførelse .....		109
7. Anvendelse af Mellemlid .....		109
8. Antal Vogne, hvormed der maa rangeres .....		110
9. Bremsebetjening .....		110
10. Kobling .....		112
11. Rangerplanker .....		112
12. Vognenes Lukning og Aflaasning. Fra- og Tilkobling af Harmonikaforbindelser .....		113
13. Vognenes Sikring om Bord. Grusning .....		114
14. Afspærring paa Færgen .....		115
15. Vognenes Plads paa Færgen .....		115
16. Uheld under Rangeringen .....		116
17. Underretning om særlige Forhold .....		117
<b>D. Kobling .....</b>	<b>29</b>	<b>118</b>
1. Skruekoblinger .....		118
2. Reservekoblinger .....		122
3. Koblingsstænger .....		122
4. Ledninger .....		124
5. Overgang mellem Vognene .....		124

	Ordre-Nr.	Side
<b>VII. Andre Bestemmelser vedrørende Sikkerhedstjenesten .....</b>		<b>126</b>
<b>A. Bestemmelser vedrørende Stations- og Strækningssikringsanlæg .....</b>	<b>30</b>	<b>126</b>
1. Grundbestemmelser .....		127
2. Betjening af Centralapparater .....		128
3. Betjening af simple Anlæg paa fri Bane .....		131
4. Forstyrrelser ved Mellemblokposter...		132
a. Paa dobbeltsporet Bane. ....		132
b. Paa enkeltsporet Bane .....		135
<b>B. Behandling m. v. af Sporskifter .....</b>	<b>31</b>	<b>138</b>
<b>C. Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikringsanlæg .....</b>	<b>32</b>	<b>141</b>
<b>D. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane .....</b>	<b>33</b>	<b>144</b>
1. Sporskifternes Forbindelse med Signal. ....		144
2. Indlægning og Optagelse af Sporskifter paa fri Bane .....		145
3. Tilsyn, Bevogtning og Betjening .....		145
4. Vognes Anbringelse .....		147
5. Foranstaltninger, naar et Sidespor er ude af Brug .....		147
<b>E. Brandvæsenets Slukningstog i Byerne .....</b>	<b>34</b>	<b>149</b>
<b>F. Befordring af Sprængstoffer og Ammunition .....</b>	<b>35</b>	<b>150</b>
<b>VIII. Ulykker og Uheld .....</b>	<b>36</b>	<b>153</b>
1. Anmeldelse .....		153
2. Underretninger .....		154
3. Skriftlige Indberetninger .....		154
4. Undersøgelse .....		155
5. Afhjælpning .....		156
6. Foranstaltninger over for tilskadekomne .....		158
a. Ambulancevogne .....		158
b. Ambulancebaarer .....		159
c. Redningsværktøj .....		160
d. Vandfæde og Vanddunke .....		160
e. Lægekasser. ....		161
f. Forbindpakker. ....		163
g. Vandspande med Laag .....		163
h. Assistance fra Redningskorps o. l. ....		164
i. Identificering af og Oplysninger om tilskadekomne .....		164
j. Uddannelse af Personalet. Øvelser m. v. ....		165

	Ordre-Nr.	Side
<b>IX. Brandskade</b> .....	<b>37</b>	<b>167</b>
1. Anbringelse og Anvendelse af Brandredskaber .....		167
2. Forsikring mod og Anmeldelse af Brandskade .....		167
<i>a. Statsbanernes Ejendele</i> .....		167
<i>b. Fremmede Genstande i Statsbanernes Værge</i> .....		167
<b>X. Snelæg og Ishindringer</b> .....		171
<b>A. Snelæg</b> .....	<b>38</b>	<b>171</b>
1. Almindelige Foranstaltninger .....		171
<i>a. Banenettets Inddeling i Snestrækninger</i> .....		171
<i>b. Sneplovenes Anbringelse.</i> .....		171
<i>c. Telegraftjenesten</i> .....		172
2. Vejmeldinger .....		172
3. Togenes Udsendelse og Gennemførelse m. v. ....		172
<i>a. Togenes Udsendelse, Formering og Forsyning med Skovle m. v. ..</i>		172
<i>b. Regler vedrørende Tog, der standser af Sne paa fri Bane</i> .....		173
4. Aflysning af regelmæssig Drift .....		174
5. Rydning med Sneplov .....		175
<i>a. Fremførelse af Sneplovtog</i> .....		175
<i>b. Regler for Snepløjning</i> .....		177
6. Regler for Snekastning .....		179
7. Forhold til Postvæsenet .....		180
8. Forhold til rejsende og Forsendere ...		181
<b>B. Ishindringer</b> .....	<b>39</b>	<b>184</b>
1. Saa længe Færge- eller Skibsfart opretholdes .....		184
<i>a. Almindelige Regler</i> .....		184
<i>b. Særlige Regler for Overfarten over Sallingsund</i> .....		184
<i>c. Særlige Regler for Overfarten over Storebælt</i> .....		185
2. Regler vedrørende Isbaadstransport... ..		186
<i>a. Almindelige Regler</i> .....		186
1) Vejledning af rejsende .....		186
2) Befordringens Rækkefølge .....		186
3) Ledelsen af Isbaadstransporter .....		187
4) De rejsendes Forhold .....		187
5) Billettering .....		187
6) Indskrænkning i Fribefordring .....		188
7) Meldinger vedrørende Transporterne		188
<i>b. Særlige Regler for Isbaadstransport til og fra Halskov</i> .....		188

	Ordre-Nr.	Side
1) Foranstaltninger paa Sjællands-siden .....		188
2) Foranstaltninger paa Fynssiden .....		189
<b>XI. Meddelelser om Driftsforstyrrelser</b> .....	<b>40</b>	<b>192</b>
1. Distrikterne .....		192
2. Trafikinspektørerne og Snestrækningslederne .....		193
3. Overfartslederne .....		194
4. Stationerne .....		194
<i>a. Opslag om Driftsforstyrrelser</i> ....		195
<i>b. Underretning til Presse samt Post- og Toldkontorer.</i> .....		196
<i>c. Underretning til Tog.</i> .....		196
<i>d. Meldinger til og fra fremmede Baner m. v.</i> .....		196
<i>e. Melding til og fra Overfarterne ...</i>		197
<i>f. Melding og Opslag om manglende Forbindelse</i> .....		179
<i>g. Meldinger angaaende Snelæg</i> .....		189
5. Togførere .....		189
<b>Sagregister</b> .....		

For de Strækningers Vedkommende, hvor Sektionerne er nedlagt, saaledes at de Forretninger, det paahvilede Sektionerne at udføre, er henlagt direkte under Distriktssædet, medens Tilsynet med Tjenesten føres fra Distriktssædet af Trafikinspektører, Baneingeniører, henholdsvis Maskingeniører, kommer de i de efterfølgende Ordre givne Regler (f. Eks. angaaende Meldinger og Indberetninger til de tilsynsførende Tjenestemænd, disses Indgriben o. s. v.) til Anvendelse med de som Følge af Nedlæggelsen nødvendige Modifikationer.

## Almindelige Sikkerheds- og Ordensbestemmelser.

### I. Oversigt over bestaaende Love, Reglementer m. v.

#### Ordre Nr. 1.

Grundreglerne for Overholdelse af Sikkerhed og Orden paa Statsbanerne indeholdes dels i Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897, dels i forskellige Politi- og Ordensreglementer, hvis Forskrifter er suppleret ved Signalreglementer og Togreglement.

Politolov,  
Politireg-  
lement og  
Ordensreg-  
lementer.

Angaaende disse Bestemmelser Indhold bemærkes følgende:

Politoloven indeholder Politi- og Straffebestemmelser, som af Hensyn til Sikkerheden og Ordenen paa Banerne er fastsat for Privatpersoner, særlig det Publikum, som rejser med eller benytter Banernes Tog, Færger eller Skibe eller benytter andre af Banernes Indretninger eller opholder sig paa deres Grund. Ved Siden heraf indeholder Loven Bestemmelser om Jernbanepersonalets Forhold over for Politiet og over for Publikum samt om Behandlingen af glemte eller tabte Genstande.

Det af Ministeriet udfærdigede »Politireglement for Statsbanerne« af 22. Januar 1900 indeholder i Modsætning hertil Forskrifter, givet for Banerne selv, idet det indeholder de af Hensyn til Sikkerheden for Statsbanerne fastsatte Grundregler for Banernes Anlæg og Drift. Reglementet indeholder desuden enkelte rene Ordensbestemmelser for Banerne.

Til Sikkerhed for Færdselen og til Opretholdelse af

Orden paa Havnebaner og Havnespor er der fastsat Bestemmelser for Banerne og disses Forhold til Havnemyndighederne samt for Publikum i følgende særlige Reglementer:

- »Ordensreglement for Københavns Havnebane og Banen fra Langebro til Renholdningsstationen ved Kløvermarksvej« af 29. Marts 1906,
- »Reglement for Afbenyttelsen af de i Forbindelse med Statsbanerne anlagte Havnespor uden for København« af 29. Juli 1889 og
- »Reglement for Afbenyttelsen af de i Forbindelse med de lolland-falsterske Jernbaner staaende Havnespor« af 11. December 1879 (Kun §§ 5 og 7 gælder for Statsbanerne).

De ovennævnte Politi- og Ordensreglementer er sammen med Politiloven trykt særskilt som: »Politibestemmelser for de danske Statsbaner«.

De almindelige Ordre og Bestemmelser, som nærmest slutter sig til Politibestemmelserne, findes nedenfor under Ordregrupperne II og III.

De almindelige Bestemmelser vedrørende Signalgivningen paa Statsbanerne findes i »Almindeligt Signalreglement med forklarende Bestemmelser« af 1922.

Særlige Bestemmelser vedrørende en Del Signaltyper og Mærker, der ikke er optaget i »Almindeligt Signalreglement«, lokale Signaler fra Togene og paa de enkelte Stationer (herunder Togvejs- og Udkørselssignaler), Fortegnelser over Stationer m. v., der ikke har Centralsikring, over fremskudte Signaler og Dækningssignaler ved Gader og Veje samt over Blokstrækninger er optaget i »Reglement for lokale Signaler«.

Saavel »Almindeligt Signalreglement med forklarende Bestemmelser« som »Reglement for lokale Signaler« er trykt særskilt, det sidste i 2 Dele, for Sjælland-Falster (I) og for Jylland-Fyn (II).

De Ordre og Bestemmelser, som slutter sig til Signalreglementerne, findes nedenfor under Ordregruppe IV.

Bestemmelserne vedrørende Togenes Fremførelse, ogsaa under Trafikuregelmæssigheder, er nærmere udformet i »Togreglement af 1920«, der er trykt særskilt.

Ordre og Bestemmelser, som slutter sig til Togreglementet, findes nedenfor under Ordregruppe V.

Bestemmelser, der slutter sig til flere af de ovennævnte Reglementer, er optaget under den Ordregruppe, hvor de efter deres Indhold nærmest hører hjemme.

Ud over de Bestemmelser, der findes i ovennævnte Reglementer med tilsluttende Ordre, er der givet en Del andre almindelige Bestemmelser vedrørende Sikkerhedstjenesten, herunder bl. a. Bestemmelser vedrørende Rangement og Kobling, Behandling af Sporskifter og Betjening af Sikringsanlæg m. v. Disse Bestemmelser er samlet nedenfor i Ordregrupperne VI og VII.

I den særskilt trykte »Beskrivelse af og Bestemmelser om de danske Statsbaners Stations- og Strækningssikringsanlæg« findes foruden Beskrivelse af Anlæggene tillige Bestemmelser vedrørende disses Betjening samt vedrørende Forhold under og Afhjælpning af Forstyrrelser i Anlæggene. Uddrag af disse Bestemmelser er optaget i Ordregruppe VII.

I Ordregrupperne VIII—XI er endelig samlet Forskrifter af mere almindelig Karakter, som gælder i Tilfælde af Ulykker og Uheld, Brandskade, Snelæg og Ishindringer samt under andre særlige Forhold.

I den særskilt trykte »Almindelig Vejledning i Benyttelsen af den automatiske Vakuumbremse« findes Bestemmelserne vedrørende Bremseapparaternes Eftersyn og Prøve m. v. paa Stationerne samt vedrørende Forhold under Kørselen og paa Endestationer m. H. t. Benyttelsen og Betjeningen af Vakuumbremsen.

Bestemmelser vedrørende Sikkerhedstjenesten, som udelukkende angaar enten Bane-, Signal-, Maskin- eller Skibstjenesten, og som ikke findes i ovennævnte Reglementer eller Ordre m. v., maa søges i de specielle Ordreserier for den paagældende Tjenestegren.

## II. Bestemmelser, der slutter sig til Politiloven.

### A. Færdsel paa Banens Grund.

#### Ordre Nr. 2.

##### 1. Almindelige Regler om Adgang til Banen.

I Forbindelse med Politilovens § 1 fastsættes nedenstaaende Regler for Adgang til Færdsel paa Banens Grund.

Det paalægges Tjenestemænd under Bane- og Stations-<sup>Bortvisning af uvedkommende.</sup> tjenesten at bortvise fra Banens Grund enhver, der ikke har Ret til at færdes der, samt at affordre ham den for ulovlig Færdsel paa Banen foreskrevne Bøde (jfr. Ordre Nr. 3, Afsnit 3, Side 14.

##### a. Færdsel uden Adgangskort.


Følgende har Ret til at færdes paa Banen uden Adgangskort:

- |   |   |
|---|---|
| 1) Tjenestemænd i 1. og 2. Løn-<br>ningsklasse  | } paa samtlige<br>Strækninger.  |
| Trafikinspektører,<br>Baneingeniører,<br>Maskiningeniører,<br>Signalinspektører,<br>Skibsinspektøren,<br>Skibsmaskininspektøren,<br>Overbanemestre,<br>Telegrafmestre og<br>Overplantører |   |
| 2) Andre Statsbanetjenestemænd i Uniform eller — i det<br>mindste — med Uniformshue.  | } hver paa den under<br>hans Virksomhed<br>henhørende Stræk-<br>ning. |
| 3) Baneformænd, Banenæstformænd, Banearbejdere  |   |



samt Ledvogtere og Ledvogtersker, naar de bærer Politiskilt.

- 4) Haandværkere og Arbejdsmænd ved Statsbanerne, naar de bærer et af en rund Plade bestaaende Legiti-

mationstegn, mærket , synlig paa Brystet.

- 5) Ekstraarbejdere, der arbejder paa Banen eller begiver sig til eller fra Arbejde paa denne og derhos er kendt af Banepolitiet som saadanne; de skal dog følge de Anvisninger med Hensyn til Færdsel paa Banen, som gives dem af vedkommende Tjenestemand.
- 6) De bevægelige Postkontorers Personale og Tjenestemænd ved de faste ved Banelinierne beliggende Posthuse under Udførelsen af deres Tjeneste eller i Anledning af samme, dog kun naar de bærer den for de paagældende foreskrevne Uniform eller i det mindste Uniformshue\*).
- 7) Tjenestemænd under Statsskov- og Toldvæsenet under deres Tjeneste eller i Anledning af samme, naar de er iført den for dem reglementerede Tjenestedragt. De har yderligere Ret til at betræde Banens Skraaninger, Dæmninger, Grøfter og Banegaarde samt fri Adgang til samtlige i Bygningerne værende, for Jernbanedriften bestemte Lokaler.
- 8) Afdelingschefer under Krigsmagten og højere militære Myndigheder under Udførelsen af deres Tjeneste eller i Anledning af samme, samt de af disse i tjenstligt Hverv udsendte Officerer eller Tjenestemænd, herunder indbefattet det af Generalstaben udsendte Opmaalingspersonale. De paagældende har desuden fri Adgang til Ventesale og Perroner.

Afdelingschefer og højere militære Myndigheder legitimerer sig ved at være iført den for dem reglementerede Tjenestedragt. Alle andre militære Personer, hvem den paagældende Ret til Adgang er indrømmet, legitimerer sig ved et paa Navn og Tjenestestilling lydende Kort, udfærdiget af den Afdelingschef

\*) Landpostbude skal dog være forsynede med Adgangskort efter de nedenfor Side 7 givne Regler.

eller højere Myndighed, som udsender dem, og forsynet med dennes Tjenestesegl.

- 9) Politiet, som har Ansvaret for den almindelige Ordens Overholdelse paa Stationerne, og som derfor ogsaa er berettiget til, dog under Iagttagelse af Lovgivningens Regler om Husundersøgelser m. v., at begive sig ind paa Banens Grund, selv hvor denne ikke er tilgængelig for Publikum i Almindelighed.

Politiet skal i Udøvelsen af sine Forretninger paa Jernbanens Grund rette sig efter de Anvisninger, vedkommende Statsbane-Tjenestemand giver, men selv om Politiets Betjente maatte findes at handle imod saadanne Anvisninger eller formenes at gøre sig skyldige i Overgreb, maa de dog, naar de optræder i Uniform eller med Politiskilt under Angivelse af, at de handler i Embeds Medfør, i Almindelighed ikke bortvises, men de bør gøres opmærksom paa den Forstyrrelse og Fare baade for dem selv og andre, deres Optræden kan afstedkomme, hvorhos det forefaldne uopholdeligt indberettes af vedkommende Tjenestemand til hans foresatte.

Enhver af de ovenfor under 1) — 4) nævnte samt enhver med Adgangskort forsynet Statsbane-Tjenestemand har Ret til i Tjenestens Medfør at indføre fremmede uden Kort paa Statsbanernes Grund. Banepolitiet har dog Ret til at forordre oplyst, i hvilket Øjemed de fremmedes Færdsel paa Banen finder Sted, for derom eventuelt at kunne gøre Indberetning til dets foresatte.

Med Hensyn til Færdsel over Masnedsundbroen samt paa københavnske Stationer gælder Reglerne nedenfor under Afsnit *1 c* og *1 d*, Side 9—10.

#### *b. Udstedelse af Adgangskort.*

- 1) Adgangskort, udstedt uden Betaling.

Kortene udstedes af Generaldirektoratet bl. a. til Jernbanelæger samt — efter derom sket Henvendelse fra vedkommende Administration — til Landpostbude i Anledning af Posttjeneste og til Tjenestemænd under Statsskov-

Told- og Telegrafvæsenet. Distrikterne er dog bemyndigede til hver for sit Omraade at meddele Landinspektører, Entreprenører, Haandværkere og andre, som skal udføre Arbejder paa Statsbanernes Grund, samt Lejere af Statsbanernes Arealer fornødent Adgangskort til at passere de Banestrækninger, som de skal færdes ad for at komme til eller fra de respektive Arbejdssteder eller lejede Arealer. For saa vidt Tilladelsen tillige gives til Arbejdere, vil Kortet, naar Omstændighederne tillader det, kunne indskrænkes til at lyde paa Lederen af Arbejdet og Antallet af Arbejdere, som ledsager ham.

Foruden de almindelige Adgangskort giver visse Frirejsehjemler, bl. a. skandinaviske Fribilletter, Adgang til Besigtigelse af Baneanlæg. De paagældende Frirejsehjemler har Paatryk herom.

## 2) Adgangskort, udstedt mod Betaling.

Kortene, som udfærdiges af Distrikterne, udstedes kun for saadanne Personer over 18 Aar, der ikke kan antages at ville misbruge Kortet. I modsat Fald maa Bestilling ikke modtages. Kortene udfærdiges kun til Færdsel paa saadanne Banestrækninger, paa hvilke det uden Ulempe for Driften skønnes at kunne tilstedes private at færdes, og saaledes navnlig ikke til dobbeltsporede Strækninger.

Der vil som Regel ikke kunne udstedes Adgangskort til at passere eller færdes paa følgende Stationer:

De københavnske Stationer, Gedser, Haslev, Hellerup, Helsingør, Hillerød, Holbæk, Kalundborg, Køge, Korsør, Masnedsund, Nykøbing F., Næstved, Roskilde og Slagelse;

Aabenraa, Aalborg, Aarhus H., Aarhus Ø., Bramminge, Esbjerg, Fredericia, Frederikshavn, Grenaa, Haderslev, Hjørring, Hobro, Horsens, Kolding, Langaa, Lunderskov, Nyborg, Nørre-Sundby, Odense, Paddeborg, Randers, Ryomgaard, Røde-Kro, Skanderborg, Strib, Tinglev, Vamdrup, Vejen, Vejle H. og Vojens;

Struer, Tønder, Vejle N. og Viborg.

For Adgangskort til Færdsel over Masnedsundbroen gælder særlige Regler, se næste Side.

For Kortenes Benyttelse gælder de paa sammes Bagside trykte Regler.

Hvert Kort betales med 25 Kr. for Kalenderaaret uden

Hensyn til, at det muligt kun ønskes udfærdiget for en kortere Tid. Betalingen tilfalder henholdsvis de sjællandsfalsterske og de jydske-fynske Statsbaners Sygekasse.

Adgangskortene bestilles paa den vedkommende Strækning nærmest liggende Station, som fremsender Bestillingen til Distriktet med nøjagtig Angivelse af vedkommende Banestrækning. De udfærdigede Kort tilstilles Stationen til Udlevering til Bestilleren mod den fastsatte Betaling, som straks indsendes gennem Kassekontoret til vedkommende Sygekasse, der samtidig med Udfærdigelsen af Kortet fra Distriktet faar Underretning om, at Beløbet kan ventes til Indtægt.

Ved Udløbet af Kortenes Gyldighed indsendes de til Distriktet til Tilintetgørelse.

## c. Færdsel over Masnedsundbroen.

Med Hensyn til Færdsel over Masnedsundbroen gælder følgende Bestemmelser:

Broen kan ikke passeres af almindelige Køretøjer, og de Fodgængere, som ikke efter de gældende Regler har Ret til Færdsel over Banen uden Adgangskort, kan kun faa Adgang til Broen mod Forevisning af Adgangskort.

Adgangskort uden Betaling udstedes af 1. Distrikt, for saa vidt angaar det dette underlagte Personale, og i øvrigt af Generaldirektoratet.

Adgangskort mod Betaling udstedes af Masnedsund Station for en Pris af 5 Kr. pr. Stk. for det løbende Kalenderaar, ligegyldigt naar de løses, og 50 Øre pr. Stk. pr. Maaned for kortere Tidsrum. For Aarskort opkræves et Depositum af 1 Kr., der tilbagebetales Korthaveren, naar Kortet tilbageleveres til Masnedsund Station senest 3 Dage efter Gyldighedsfristens Udløb. Adgangskort udstedes ikke til Børn under 10 Aar, men saadanne kan uden Betaling passere Broen, naar de ledsages af en til Passage ad Broen berettiget Person.

Besøgende kan uden Betaling passere Broen, naar de er i Følge med en paa Masnedø hjemmehørende ansat eller ledsages af en med Adgangskort forsynet Person af Øens Beboere.

*d. Forbud mod Færdset paa nogle Stationspladser i København.*

Af Hensyn til den Fare, der er forbundet med Færdset paa Københavns Hovedbanegaard og Rangerbjerget paa Københavns Godsbanegaard, forbydes det alle at færdes eller opholde sig paa nævnte Steder, medmindre deres Gerning nødvendiggør det. Forbudet omfatter saaledes samtlige Tjenestemænd, hvad enten de er iført Uniform eller ikke, som kun vil benytte Vejen over Stationspladsen m. m. for at begive sig til eller fra deres Arbejdssteder, Bopæle m. v., ligesom Tjenestemændenes Familier.

Stationspersonalet er forpligtet til at udvise enhver, der ikke har Jernbanetjenesteforretninger paa Pladsen m. m. eller legitimerer sig med et af Generaldirektoratet eller 1. Distrikt udfærdiget Adgangskort.

Denne Ordre berører dog ikke de Rettigheder, der med Hensyn til Færdset paa Banen er indrømmet militære og Tjenestemænd under Statsskov-, Politi-, Told- og Postvæsenet.

*e. Forbud mod, at Tjenestemænds Børn opholder sig paa Banen.*

For at forebygge Ulykkestilfælde paalægges det samtlige Tjenestemænd at holde deres Børn fra Banens Sporomraader. Overtrædelse af denne Ordre kan medføre Straf for Forældrene.

**2. Ophold i Erhvervsøjemed.**

Det paalægges Personalet nøje at paase, at der ikke i Strid med Politilovens § 1, sidste Stk., tages Ophold i Erhvervsøjemed paa Statsbanernes Grund, naar saadant Ophold ikke er tilladt i Følge særlig sluttet Overenskomst

eller efter særlig given Tilladelse.

Det er saaledes forbudt paa Statsbanernes Grund at forhandle Postkort e. l. eller at give Kunster til Bedste for Publikum af omrejsende Gøglere.

Ligeledes er Bortsalg af Gods direkte fra Jernbanevogne forbudt.

**3. Optagelse af Films paa Statsbanerne.**

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 28. April 1914 stadfæstet nedenstaaende Regler for Optagelse af Films paa Statsbanerne:

§ 1.

Optagelse af Films paa Statsbanernes Grund maa kun finde Sted, efter at der hos Generaldirektoratet forud skriftlig er indhentet Tilladelse dertil med Opgivelse af, hvad den ønskede Filmsoptagelse skal fremstille.

§ 2.

Det er af Hensyn til det rejsende Publikum ikke tilladt paa Statsbanernes Grund at optage Films af Statsbanernes personførende Tog eller at optage Situationer fra Banegaardslivet, hvorved rejsende mod deres Vidende og Villie kommer paa Films.

Saafernt det ønskes, at nogen af Statsbanernes Personale skal deltage i Filmsoptagelser, maa dette kun ske med de paagældendes Samtykke.

§ 3.

Alle Arrangementer ved Optagelse af Films paa Statsbanerne kan kun ske efter Statsbanernes Tid og Lejlighed og kun i Overværelse af en Repræsentant for Statsbanerne, der skal kontrolere Optagelsen og derfor har Ret til at standse denne naar som helst. Filmsoptagerne maa derfor følge de Anvisninger, der gives af den paagældende Repræsentant.

## § 4.

For Films, optagne paa Statsbanernes Grund, skal Optagelsesfirmaet have Statsbanernes Godkendelse forinden Opførelsen, og Statsbanernes Repræsentant skal derfor have Lejlighed til at se den paagældende Film hos Optagelsesfirmaet, forinden den gaar til Censur.

Saa vel Statsbanernes Godkendelsespaategning som de Udsættelser, der gøres, skal ledsage Filmen til Censuren.

Filmsoptageren skal forpligte sig til at tilintetgøre de Films, som Statsbanerne kasserer.

## § 5.

Som Betaling for Optagelse af Films paa Statsbanerne skal der for hvert paabegyndt Døgn erlægges:

for et Lokomotiv ..... 150 Kr.  
samt en Tillægsbetaling af 2 Kr. 50 Øre pr.  
paabegyndt Time,

for en Person-, Post-, Bagage- eller Godsvogn  
samt for en Sneplov ..... 100 Kr.

De Lokomotiver, der afgives, maa kun betjenes af Statsbanernes Lokomotivpersonale.

Til enhver af de ansatte, der deltager i en Filmsoptagelse, skal der betales 1 Kr. pr. paabegyndt Time, hvilken Betaling tilfalder de ansatte selv.

Endvidere skal der betales 10 Kr. pr. paabegyndt Time til den Repræsentant, der skal overvære Optagelsen.

Alle direkte Udgifter, som maatte paaføres Statsbanerne, samt alle de Materiellet under Udlejningen eventuelt tilføjede Beskadigelser betales efter Regning.

Afbestilles en fastsat Filmsoptagelse, kan Statsbanerne fordrø Dækning for hafte Udgifter.

Som Sikkerhed for, at de her opstillede Regler følges, og endvidere for, at Betalingen erlægges, maa der af Optagelsesfirmaet stilles en Kautio paa 10 000 Kr.

## B. Overtrædelser af Politiloven.

## Ordre Nr. 3.

I. Forbrydelser mod Banernes Sikkerhed, Tyveri o. l.,  
Misbrug af Nødbremsen.

Dersom nogen gribes paa fersk Gerning i en egentlig Forbrydelse mod Driftens Sikkerhed, skal han anholdes i Henhold til Politilovens § 13, 1. Stk., og ufortøvet afleveres til Politiet, hvorhos Indberetning straks ad tjenstlig Vej fremsendes til Generaldirektoratet.

Naar Sten, Tømmer eller andre Genstande findes henlagt paa Skinnerne, eller naar Banen, Transportmidlerne, Jernbanens Telegraf eller andet af dens Tilbehør findes beskadiget under saadanne Omstændigheder, at det kan formodes, at Beskadigelsen er foretaget for at udsætte Driften for Fare, eller naar der i øvrigt opdages Handlinger, der maa antages at være udført i saadan Hensigt, skal Melding derom — mundtlig eller skriftlig — uopholdelig afgives til nærmeste foresatte og Indberetning indsendes til vedkommende Distrikt; for Overtrædelser, begaaet paa Værkstedernes Omraade, dog til Værkstedschefen og for Overfarternes Vedkommende til Søfartschefen.

Paa samme Maade skal mundtlig eller skriftlig Melding afgives, naar der haves Mistanke eller Formodning om, at Tyveri eller andre Forbrydelser er begaaet med Hensyn til Jernbanens Tilbehør, Ejendele eller betroet Gods eller i dens Bygninger.

I Tilfælde, hvor normal farefri Tilstand ikke øjeblikkelig kan oprettes efter Opdagelsen af Forbrydelsen, skal

de foreskrevne Sikringsforanstaltninger straks træffes paa Stedet og Melding uopholdelig afgives til nærmeste Station, hvor Stationsbestyreren derefter træffer alle øvrige Foranstaltninger til Afværgelse af Faren.

Enhver ved Jernbanen ansat er forpligtet til at yde Politiet al mulig Bistand til Opdagelsen af den skyldige.

For saa vidt de i det foregaaende omhandlede Anmeldelser hidrører fra Togpersonalet, føres Angivelse herom tillige paa Tograpporten.

Misbrug af Nødbremsen skal altid anmeldes for en Station og af denne anmeldes for Politiet. Det vil blive straffet med Bøder indtil 100 Kr.

## 2. Fastsættelse af Bøder for mindre Overtrædelser af Politiloven.

I Medfør af Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897, § 12, er af Ministeriet udstedt en Bekendtgørelse, hvorved er fastsat Bøder for mindre Overtrædelser af Politiloven.

Bekendtgørelsen er optaget i Særtrykket: »Politibestemmelser for de danske Statsbaner«.

## 3. Opkrævning af Bøder for mindre Overtrædelser af Politiloven.

I Forbindelse med Ministeriets ovenomtalte Bekendtgørelse angaaende Bøder for mindre Overtrædelser af Politiloven bestemmes følgende:

Alle vedkommende Tjenestemænd — saavel Bane- og

Ledvognningspersonalet som Stations-, Tog- og Skibspersonalet — skal paase, at de omhandlede Overtrædelser ikke gaar upaataalt hen. Saafremt de træffer nogen i Overtrædelse af Forbudene, skal de opfordre vedkommende til at betale den fastsatte Bøde. Overtrædelser, der begaas om Bord paa Statsbanernes Færger eller Skibe, skal dog anmeldes for Skibsføreren eller den, som paa hans Vegne fører Befalingen, hvorefter det videre fornødne foretages af denne Tjenestemand.

Betales Bøden derefter i Mindelighed, gives der Overtræderen skriftlig Tilstaaelse for Betalingen, og dermed er Sagen forbi for hans Vedkommende. Den Tjenestemand, der har opkrævet Bøden, indbetaler den til nærmeste Station med Opgivelse af Overtræderens Navn og Datoen for Forseelsen samt dennes Beskaffenhed og indberetter derhos det forefaldne til Distriktet — for Overtrædelser, begaaet paa Færger og Skibe, dog til Søfartschefen, og for Overtrædelser, begaaet paa Værkstedernes Omraade, til Værkstedetschefen.

Betalingen af Bøder, der skal ydes af rejsende i Togene for begaaede Forseelser, kan, naar den ikke kan ske paa nærmeste Station uden at forsinke Toget, udsættes til den første Station, hvor Toget har flere Minutters Ophold.

Kan eller vil Overtræderen ikke straks betale den fastsatte Bøde, skal han opfordres til enten at godtgøre, hvem han er, og at han har fast Bopæl her i Landet, eller at stille Sikkerhed for Bødeansvaret. Opfylder han et af disse Vilkaar, maa han ikke videre opholdes, men Indberetning om det forefaldne indsendes til henholdsvis Distriktet, Søfartschefen eller Værkstedetschefen, der derefter foranlediger Sagen anmeldt for Politiet.

Kan eller vil Overtræderen heller ikke hverken legitimere sig som bosat Indlænding eller stille Sikkerhed, skal han anholdes og med Angivelse af den begaaede Forseelse gennem nærmeste Station afleveres til vedkommende Politimyndighed (paa Landet eventuelt Sognefoged), for at Sagen kan blive behandlet ved Retten. Samtidig sendes Indberetning til henholdsvis Distriktet, Søfartschefen eller Værkstedetschefen. Saadan Anholdelse maa dog kun iværksættes paa eller umiddelbart ved Statsbanernes Omraade eller om Bord paa sammes Færger og Skibe. Kan Anhol-

delse derfor ikke foretages, sendes Indberetning som ellers foreskrevet.

Naar nogen findes at have overtraadt Politilovens Forskrifter for Publikum eller de i sammes Medfør truffne Anordninger, uden at de i det foregaaende angivne Regler kan komme til Anvendelse, f. Eks. fordi der ikke for Forseelsen er fastsat Bøde af en bestemt Størrelse, skal Indberetning derom — saa vidt muligt indeholdende Overtræderens Navn og Bopæl — indsendes.

Naar Lukningsindretningerne for en privat Overkørsel eller Overgang findes aabenstaaende og Overkørselen tillige uden Tilsyn (jfr. Politilovens § 3, 2. og 3. Stk.), skal saadant snarest muligt indberettes til Distriktet, der anmelder Sagen for Politivrigheden. Opdages Forsømmelsen af Tjenestepersonalet ved et Tog, — ligesom naar enhver anden paa fri Bane begaaet Lovovertrædelse opdaget under Kørselen —, skal vedkommende Lokomotiv-, henholdsvis Togfører kun føre Bemærkning derom paa sin Rapport. I Bemærkningen skal angives de nærmeste Stationer, mellem hvilke Stedet er beliggende, foruden nærmere Stedbetegnelse som Led-Nr., Anlægsstation eller Kilometersten.

Naar Skud eller Stenkast mod Tog har fundet Sted under Kørselen, skal Togføreren foruden at gøre Bemærkning derom paa Tograpporten tillige anmelde Sagen for den første Station, hvor Toget holder, efter at den paagældende Handling er forøvet eller opdaget. Denne Station anmelder snarest Sagen for Politiet og underretter Distriktet om den skete Anmeldelse.

De til en Station indbetalte Bødebeløb indsendes af Stationen snarest til nærmeste Politikontor eller Afdeling af saadant, ledsaget af en skriftlig Meddelelse (Form. Nr. A 693) om, at Beløbet er opkrævet som Bøde til Statskassen i Henhold til Politilov for Statsbanerne af 11. Maj 1897, samt om Overtræderens Navn og Datoen for Forseelsen, hvorhos Stationen udbeder sig Øvrighedens Kvittering for Beløbets Modtagelse paa den Kvitteringsblanket, der er vedhæftet Formularen. Eventuelle Omkostninger ved Bødebeløbenes Indsendelse bæres af Kontorholdet. Øvrighedens Kvittering indsendes af Stationen til Distriktet.

Distrikterne, henholdsvis Søfartschefen og Værkstedscheferne, tilstiller aarlig — hver for sit Omraade — Finansministeriets 1. Revisionsdepartement en Fortegnelse, ordnet efter Politikredsene, over de til Politivrighederne i Finansaaret indbetalte Bødebeløb, ledsaget af de af bemeldte Øvrigheder afgivne Kvitteringer.

#### 4. Opkrævning af Erstatning for Beskadigelse af Statsbanernes Ejendele m. v.

Naar nogen ødelægger eller beskadiger Statsbanernes Ejendele paa saadan Maade, at Erstatning herfor efter de gældende Bestemmelser formenes at kunne paalægges ham, skal den øverste paa Stedet tjenestegørende straks afkræve den skyldige en Godtgørelse eller Erstatning.

Om Erstatning for Beskadigelser, foranlediget ved Husdyr paa Banens Grund, se dog nedenfor i denne Ordres Afsnit 5 c, Side 27.

I Henhold til § 15 i Politilov af 11. Maj 1897 har Ministeriet for offentlige Arbejder resolveret, at de nedenfor nævnte særlige Takster samt de i »Prisliste for Istandsættelse af Vogne« opstillede Normalpriser skal anvendes med bindende Virkning, dog kun for saa vidt angaar Erstatningsbeløb paa 50 Kr. og derunder. Erstatningsbeløb paa over 50 Kr. vil ogsaa være at lægge til Grund ved Bestemmelse af Erstatninger, men de kan ikke anvendes med bindende Virkning over for Skadevolderen, hvorfor Sagen eventuelt skal bringes for Domstolene.

Erstatningsbeløb for Beskadigelser, der ikke er opført i Listerne, fastsættes, naar mindelig Overenskomst kan træffes med Skadevolderen, ved Skøn af den øverste paa Stedet tjenstgørende.

De modtagne Erstatningsbeløb indbetales til den nærmeste Station med Opgivelse af Opkræverens Navn, Tjenestestilling og -Nr. samt Beskadigelsens Art og de anvendte Positionsnumre i Prislisterne.

Saafrømt det er Togpersonalet, der opdager Beskadigelsen, skal der gøres Bemærkning derom paa Tograppor-ten, eventuelt med Angivelse af, til hvilken Station Erstat-ningen er indbetalt eller den paagældende er henvist, og Afskrift af Bemærkningen indsendes til Regnskabskon-trollen.

I Tilfælde, hvor Banebevogtningspersonalet opkræver Erstatninger eller henviser Skadevoldere til en Station, sender dette Indberetning om det passerede til Distriktet.

For de indkomne Beløb skal Stationen altid give Blok-kvittering (Formular Nr. A 918).

Naar Beløbet er indbetalt, skal Stationen til Distriktet fremsende Indberetning om Beskadigelsen tilligemed en Angivelse af de Positioner i Prislisterne, der er benyttet ved Fastsættelse af Erstatningen, dennes Størrelse samt paa hvilken Blokkvittering Beløbet er ført til Indtægt.

Kan eller vil vedkommende ikke straks betale Erstat-ningsbeløbet, indberettes Sagen til Distriktet med Oplys-ning om den paagældendes Navn og Adresse. Saafrømt vedkommende ikke legitimerer sig, kan Stationen til Sik-kerhed for Betalingen tilbageholde Skadevolderens i Stats-banernes Besiddelse værende Ejendele (indskrevet Rejse-gods, levende Dyr m. v.), s a a f r ø m t S k a d e n e r f o r - a a r s a g e t v e d d i s s e.

Kan Skadevolderen ikke udfindes, bør Beskadigelsen, naar Omstændighederne taler derfor, anmeldes til Politiet af den Station, hvor den bemærkes, eller hvortil den er an-meldt, og Indberetning herom fremsendes.

De særlige Takster\*), som skal anvendes for Beskadi-gelser paa Materiel, tilhørende de danske Statsbaner, og for Beskadigelser paa fremmede og private Vogne, løbende paa Statsbanerne, samt for Forurening af Vogne og Sta-tionslokaler, er følgende:

\*) De særlige Takster gælder ikke for Kursvogne til og fra Ud-landet, hverken Statsbanernes eller fremmede Baners. An-gaaende Beskadigelser paa nævnte Kursvogne skal Skadevol-deren henvises til Stationerne, der er instrueret om, hvad der skal opkræves.

a. For Beskadigelse af Vinduesremme og Armslynger.

- 1) Kvasten paa en Vinduesrem:
  - a) i I Kl. Kupéer ..... Kr. 1,90
  - b) i II - — ..... - 1,60
- 2) Vinduesremme:
  - a) i I Kl. Kupéer (inkl. Kvasten) ..... - 9,60
  - b) i II - — — ..... - 8,90
  - c) i III - — ..... - 4,80
  - d) i øverste Etage paa Co-Vogne ..... - 1,70
- 3) Fornyelse af Armslynger i I Kl. Kupéer ... - 8,00

b. For Beskadigelse af Gulvtæpper, Vinduestæpper, Gardiner m. m.

- 1) Gulvtæpper, naar Beskadigelsen er af rin-gere Art ..... Kr. 3,60
- 2) For større Beskadigelser ved Gulvtæpper, saa at Tæppet bliver ubrugeligt:
  - a) De sædvanlige Kupéer, altsaa Brysseler-tæpper indtil 65 cm brede og 245 cm lange ..... - 25,40
  - b) Smaa Brysselertæpper ved Klosetdøre... - 7,00
  - c) Ved større Tæpper fastsættes Erstatnin-gen paa Grundlag af foranstaaende Pri-ser efter Antallet af Bredder og Læng-den, ellers efter Vurdering.
- 3) Mindre Beskadigelse af et Vinduestæppe, saa at Fornyelse ikke er nødvendig..... - 1,50
- 4) Større Beskadigelse af et Vinduestæppe, saa at det maa fornyes..... - 16,90
- 5) Beskadigelse af Gardiner:
  - a) i I og II Kl. Kupéer ..... - 5,90
  - b) i III Kl. Kupéer ..... - 2,80

- d. For Beskadigelse af løse Puder.
- 1) Pudens Plys:
    - a) Puder til I Kl. Kupéer ..... - 6,40
    - b) — - II - — ..... - 5,80
  - 2) Pudens Skind:
    - Puder til I og II Kl. Kupéer ..... - 7,90
  - 3) En hel Pude:
    - a) Puder til I Kl. Kupéer ..... - 17,00
    - b) — - II - — ..... - 16,50

- e. For Beskadigelse af Sofaer og Hynder.
- 1) Sofaer i BL Vogne:
    - a) Mindre Beskadigelse af Læderbetrækket, naar Reparationen ikke nødvendig-gør Fornyelse af Betrækket..... - 6,00
    - Større Beskadigelser, der nødvendig-gør Fornyelse af Læderbetrækket:
    - b) Et Sæde eller Forsiden af en Ryg ..... - 32,40
    - c) Bagsiden af en Ryg..... - 26,00
  - 2) Sofaer i Kupévogne:
    - a) Mindre Beskadigelser, som ikke nødven-diggør Fornyelse af Betrækket..... - 3,00
    - Større Beskadigelser, der nødvendig-gør Fornyelse af Plys-betrækket:
    - b) Et Sæde i I Kl. Kupéer ..... - 26,60
    - c) - — i II - — ..... - 19,90
    - d) En Sofaryg i I Kl. Kupéer ..... - 48,50
    - e) - — i II - — ..... - 36,80
  - 3) Løse Hynder:
    - a) Mindre Beskadigelser af Plys- eller Læ-derbetrækket, som ikke nødvendig-gør Fornyelse af Betrækket ..... - 1,50
    - Større Beskadigelser, der nødvendig-gør Fornyelse af Plys-betrækket:
    - b) I Kl. Kupéer ..... - 35,40
    - c) II - — ..... - 28,60
    - Fornyelse af Læderbetrækket:
    - d) I og II Kl. Kupéer ..... - 40,60

## c. For Huslagning eller Beskadigelse af Vindueruder og Spejle.

Vogn-type	For en Rude i						For et Spejl					
	Vinduer		Døre		Firkantet		Ovalt					
	i fast eller bevæge-ligt Vindue i Kupé eller Sidegang	i Lilla Rude	i Toilet-rum	Lys-kasser	i Indgangs-dør Side-væggen	i Gavl-dør	i Mellem-døren i Vognen	i Skyde-vindue i Vognen	i Dør til Toilet-rum, mat med ind-skrift, Toilet- eller Toilettørbænk	i Side-gange eller Toilet-rum	i Døre til Toi-let-rum	Alle
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Gennem-gangs-vogn	I og II Kl. Afdeling	a) 141,75 b) 13,20	a) 108,00 b) 8,10	a) 108,00 b) 11,70	2,40	a) 55,20 b) 4,80	3,90	36,00 28,20	3,00	11,40	—	5,70
	III Kl. Afdeling	a) 141,75 b) 13,20	a) 108,00 b) 8,10*	a) 108,00 b) 6,00	2,40	a) 55,20 b) 4,80	3,90	7,20 7,20	3,00	11,40	—	—
Kupévogne	Kun for Vogne Litra B J	8,10	4,20	—	—	4,80	—	—	—	—	8,10	5,70
	Sidevinduerne i nederste Etage	3,00	2,70	—	—	3,60	—	—	—	—	—	—
2-Etages Vogne (Litra C o)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a) Spejlglasvindue uden Ramme.

b) Vindue med Træramme.

\*) Gælder ogsaa for Skydevinduerne i Vogne Litra C E.



## f. For Beskadigelse af Hoved- og Armlæn.

- 1) Beskadigelser, som ikke nødvendiggør For-  
nyelse af Betrækket:  
I og II Kl. Kupéer ..... - 1,50
- 2) Beskadigelse af Betrækket, som nødvendig-  
gør Fornyelse af Plysset:  
a) I Kl. Kupéer ..... Kr. 5,00  
b) II - — ..... - 4,30

## g. For Beskadigelse af Opstigeremme, Afspærringstove og Bagagenet.

- 1) Mindre Beskadigelse af Opstigeremme, naar  
Fornyelse ikke er nødvendig ..... Kr. 4,50
- 2) Fornyelse af en Opstigerem ..... - 14,10
- 3) Beslaget for et Afspærringstov revet ned ... - 4,00
- 4) Fornyelse af Læderet paa et Afspærringstov - 9,90
- 5) Fornyelse af et Bagagenet ..... - 12,40

h. For Beskadigelse af Væggene oven over Ryglænet,  
Lofterne og Dørbetræk i I og II Kl.

- 1) Ved ringere Beskadigelser ..... - 5,40
- 2) Ved Beskadigelser, der nødvendiggør en For-  
nyelse af hele Felter, for hvert Felt ..... - 26,80

## i. Beskadigelse af Opslag, Fotografier og Skilte.

- 1) Glas for Landkort, Politireglement o. l. .... - 1,70
- 2) Glas for Fotografier i Kupéer ..... - 1,70
- 3) Glas og Fotografi ..... - 6,20
- 4) Indvendigt eller udvendigt Kupéskilt, der kan  
vendes ..... - 3,50
- 5) Indvendigt eller udvendigt Klassebetegnelses-  
skilt, der kan vendes, ..... - 2,70
- 6) Malede Paaskrifter i Kupéer ..... - 1,50

## j. Beskadigelse af Ventilhaandtag o. l.

- 1) Afbrydning af Knoppen paa et Varmeventilhaandtag:  
a) I Kl. Kupéer ..... Kr. 14,50  
b) II - — ..... - 11,70  
c) III - — ..... - 5,80
- 2) Fornyelse af Luftventilhaandtag:  
a) I og II Kl. Kupéer ..... - 10,30  
b) III Kl. Kupéer ..... - 5,20
- 3) Fornyelse af Ventiler til Servanter ..... - 7,20
- 4) - - Træhaandtag i Klosetrum ..... - 1,80

## k. Beskadigelse af Dele til den elektriske Belysning.

- 1) En Læselampe, Skærmen beskadiget ..... Kr. 7,50
- 2) - — , Fingerøsken afrevet ..... - 3,80
- 3) - Lampet, knækket i Røret..... - 7,50
- 4) - Afbryder i en Lampet..... - 4,90
- 5) - Lampeholder ..... - 3,00
- 6) Et Reflektorglas ..... - 0,50
- 7) En Tulipankuppel..... - 1,10
- 8) Glødelamper:  
a) Kultraadslamper ..... - 0,70  
b) Metaltraadslamper ..... - 1,50

## l. For Beskadigelse af Inventar i Toiletrum.

- 1) En Vaskekumme til Kupévogn ..... Kr. 16,80
- 2) - — - Gennemgangsvogn... - 36,00
- 3) - Vandkande ..... - 5,40
- 4) - Klosetkumme af Fajance..... - 36,00
- 5) - fast Urinskaal ..... - 14,40
- 6) - løs Kammerpotte ..... - 5,40
- 7) Et Haandklæde ..... - 3,00
- 8) - Haandklædeskab ..... - 35,60
- 9) Stangen i et Haandklædestativ..... - 2,60

m. For Beskadigelse eller Ødelæggelse af forskellige Gen-  
stande.

- 1) En Kuppel til Olielampe ..... Kr. 5,40

2) En Kuppel til en elektrisk eller Mineralolie-lampe .....	Kr. 2,80
3) Et Lampegardin.....	- 2,80
4) En Vandkaraffel.....	- 4,60
5) Et Vandglas .....	- 1,00
6) - Karaffelstativ .....	- 27,40
7) - Askebæger .....	- 2,80
8) En Spyttebakke .....	- 10,80
9) Et Termometer .....	- 1,80
10) En Hattekrog.....	- 1,80

n. For indre eller ydre Forurening af en Vogn eller et Stationslokale m. m. .... Kr. 1.80

## 5. Optagelse af Husdyr.

### a. Optagelse og Udlevering.

Enhver er efter Lovgivningen (jfr. Lov Nr. 53 af 25. Marts 1872) pligtig til paa alle Aarets Tider at holde sine Husdyr paa sit eget. Husdyr, som imod denne Forskrift træffes paa Statsbanernes Grund, skal straks optages. Enhver ansat er saavel berettiget som forpligtet til at optage dem. Ved Optagelsen skal det paases, at der ikke tilføjes Dyrene Skade. Naar Dyr er optaget og ikke straks mod Betaling af de nedenfor nævnte Optagelsespenge kan tilbageleveres Ejeren, skal den, der har foretaget Optagelsen, sørge for, at Dyret eller Dyrene efter Omstændighederne snarest bliver ført til nærmeste Station eller Vogterhus eller tøjres forsvarligt paa et nærliggende, Statsbanerne tilhørende Grundstykke, og Dyrene skal derefter passes og fodres paa behørig Maade, saa længe de er i Statsbanernes Værge. Om Optagelsen skal derhos uopholdelig sendes Melding til nærmeste Station med Oplysning om, naar og hvor Optagelse er sket, hvor de optagne Dyr er bragt hen, samt saa vidt muligt Ejeren's Navn og Bopæl. Optagne Dyr maa ikke udleveres uden Stationens skriftlige Tilladelse dertil.

Saafernt det vides, hvem der er de optagne Dyrs Ejer, og hvor han bor, skal Stationen tilstille Ejeren bevislig Underretning om Optagelsen senest 12 Timer efter denne. Er Dyrenes Ejer eller hans Bopæl Stationen ubekendt, og melder Ejeren sig ikke inden 24 Timer efter Optagelsen, skal denne meldes for Sognefogeden (i København og Købstæderne for Politiet), som foranstalter Optagelsen bekendtgjort.

Forsømmes det i rette Tid at underrette Ejeren eller anmelde Optagelsen, tabes al Ret til Erstatning for Foder og Pasning, medens Ejeren kan gøre Fordring paa Erstatning for Afsavn af sit Dyr, hvilken Erstatning i saa Fald vil være at tilsvare af vedkommende Tjenestemand, hvem Forsømmelsen kan tilregnes.

Indløses og afhentes Dyrene ikke inden 24 Timer, efter at Optagelsen er meddelt Ejeren, eller inden 3 Dage, efter at Optagelsen er blevet bekendtgjort som foran anført, skal

Stationen anmode Sognefogeden (i København og Købstæderne Politiet) om at lade Dyrene bortsælge ved Auktion.

Begærer Ejeren derimod inden de nys anførte Tidsfrister at faa Dyrene udleveret af Stationen, skal dette tages til Følge, saafremt han betaler Optagelsespenge og Erstatning for Foder og Pasning samt Udgifterne ved den mulig stedfundne Bekendtgørelse om Optagelsen.

Optagelsespengene udgør:

For en Hingst og en Tyr over 1 Aar, en Orne, en Vædder over $\frac{1}{2}$ Aar.....	Kr. 4,00
For en Hoppe, en Vallak, et Føl, et Stykke Horn- kvæg, et Æsel, et Svin, en Gedebuk .....	- 1,00
For et Faar, et Lam, en Ged, en Kalv, en Hund...	- 0,50
For et Stykke Fjerkræ .....	- 0,16

Naar andre Husdyr end de nævnte optages, skal der i hvert enkelt Tilfælde betales de samme Optagelsespenge, som er fastsat for det af de ovennævnte Dyr, hvormed det optagne nærmest kan sættes i Klasse.

Tvivl og Meningsforskel om Optagelsespengenes Størrelse afgøres af Sognefogeden (i Købstæderne af Politimesteren).

Vederlaget for Foder og Pasning udgør Halvdelen af det Beløb, som skal betales i Optagelsespenge, for hvert Døgn, som forløber mellem Optagelsen og Tilbageleveringen, for en Vædder dog kun 1 Kr. Har Dyret ikke været optaget i et Døgn, betales forholdsvis mindre, saaledes at over  $\frac{1}{2}$  Døgn regnes for et Døgn og under  $\frac{1}{2}$  Døgn, men over  $\frac{1}{4}$  Døgn, regnes for  $\frac{1}{2}$  Døgn; for kortere Tid end  $\frac{1}{4}$  Døgn betales ingen Foderløn. I København og Købstæderne kan dog altid fordres fuld Erstatning for de til Foder og Pasning medgaaede Udgifter. Kan Udleveringen af Dyrene ikke ske paa selve Stationen, skal denne give Ejeren en skriftlig Tilladelse som Legitimation for hans Ret til at kræve Dyrene udleveret.

Udleveres Dyrene, inden Optagelsespengene er betalt, tabes Retten til disse.

Optagelsespengene tilfalder den paagældende Sygekasse og indbetales derfor af vedkommende Station til Kassekontoret i København, henholdsvis Aarhus, under fornøden Forklaring. Samtidig sender Stationen Melding

til Distriktet om Optagelsen og til vedkommende Sygekasse om Beløbets Størrelse.

#### b. *Forgæves Forsøg paa Optagelse.*

Naar det forgæves er forsøgt at optage Dyr, der er kommet ind paa Statsbanernes Grund, bør der afkræves Ejeren Ufredsbøder af samme Størrelse som de fastsatte Optagelsespenge.

Disse Bøder indbetales til vedkommende Politivrighed paa samme Maade som andre Bøder (jfr. ovenfor Side 16).

Naar det forgæves er forsøgt at optage Svin, Faar, Lam, omstrejfende Hunde og Fjerkræ paa Statsbanernes Grund, kan de fjernes paa den Maade, man bedst ved og kan, og Ejeren kan i saa Fald ikke fordre Erstatning, selv om Dyret kommer til Skade eller omkommer, men kan dog fordre Dyret tilbage uden Betaling af Optagelsespenge eller Ufredsbøder. Underretning om saadant Tilfælde skal uden Ophold gives til Ejeren, hvis han kendes, og i modsat Fald til Sognefogeden (Politiet), under Iagttagelse af de ovenfor foreskrevne Regler.

#### c. *Erstatning for Skade.*

Naar Husdyr, som i Henhold til Bestemmelserne ovenfor under a. er blevet optaget, har anrettet Skade paa Statsbanernes Grund eller Ejendom, skal dette udtrykkeligt anføres i Meldingen til Stationen, som snarest og senest 3 Dage efter Meldingens Modtagelse skal henvende sig til de i København, hver Købstad og hvert Sogn særligt dertil beskikkede Vurderingsmænd med Forlangende om at faa den skete Skade vurderet. Stationen skal derefter ligeledes inden 3 Dage efter Vurderingen kræve Erstatningen betalt, saafremt det vides, hvem og hvor Dyrets Ejer er. Nægtes Betalingen, skal Indberetning derom straks indsendes til Distriktet. Samme Regler skal i øvrigt iagttages, saafremt de paagældende Dyr ikke er blevet op-

taget, men det dog vides, hvem Ejeren er. Det bemærkes imidlertid udtrykkeligt, at optagne Dyr ikke maa tilbageholdes som Sikkerhed for Erstatningens Betaling, naar Ejeren i øvrigt vil betale de under a. ommeldte Optagelsespenge m. v.

### III. Bestemmelser, der slutter sig til Politireglementet og Ordensreglementerne.

#### A. Forklarende og supplerende Bestemmelser til Politireglementet.

##### Ordre Nr. 4.

##### 1. Begrebet Hovedspor.

I Politireglementet, § 3, Punkt 2, sidste Stykke, hedder det, at der »ved Hovedspor paa Stationer forstaas Spor, som kan ventes befaret af Plan- og Særtog«. I Henhold til Politireglementets § 4, Punkt 3, skal de i disse Spor liggende Sporskifter enten være centralsikrede (centralaflaaselige eller centralbetjente) eller forbundne med særligt Sporskiftesignal.

Spor, i hvilke Sporskifterne ikke alle er sikrede som ovenfor nævnt, betragtes ikke som Hovedspor, hvad Sporskiftesikringen angaar, og Tog, der indlades paa saadanne Spor, skal rangeres ind, uanset om Stationen i øvrigt er forsynet med Centralsikring eller ikke, samt uanset om der kan stilles Signal til paagældende Spor eller ikke.

##### 2. Det frie Rum over Sporene.

Til de i § 3 i Politireglementet indeholdte Regler vedrørende Grænserne for det frie Rum over Sporene er der af

Generaldirektoratet fastsat følgende supplerende Bestemmelser:

Til Punkterne 2 og 3:

»Ved Nyanlæg og Ombygning af bestaaende Anlæg skal faste Genstande være fjernede 2200 mm fra Spormidte i en Højde fra 760 mm til 3050 mm for Hovedspor paa Stationer, for Spor paa fri Bane ud for Broer og lignende og for Forbindelsesbaner mellem Stationer og Havnespor og i en Højde fra 760 mm til 3300 mm for Varehus-, Læsse-, Depotspor og deslige. Ved Spor paa fri Bane, som ikke ligger ud for Broer og lignende, skal ved Nyanlæg og Ombygning af bestaaende Anlæg faste Genstande være fjernede 2500 mm fra Spormidte i en Højde fra 760 mm til 3050 mm.

Ved de Dele af Spor, som ligger umiddelbart op ad Varehusperroner eller Sideramper, forøges Højddemalet 760 mm dog til 1020 mm.«

Til Punkt 4:

»Ved Værksted- og Remisespor forøges for nye Anlæg Højden af Profilet til 4375 mm over Skinnetop med en Afstand foroven fra Spormidten paa 730 mm.

Afvigelse fra Grænserne for det frie Rum over Værksted- og Remisespor er tilladt for Remiseskorstenskappers Vedkommende, dog saaledes at Højden over Skinnetop ved nye Remiser og Udvidelse af bestaaende Remiser paa Strækninger med 37 og 45 kg Skinner bliver 4350 mm; paa alle andre Strækninger 4050 mm.

For Overgangsstationer mellem Strækninger med 37 og 45 kg Skinner og Strækninger med svagere Spor træffes særlige Bestemmelser i hvert enkelt Tilfælde.«

Til Punkt 5:

»Ophøjede Tvangskinner bøjes nedad med en Hældning af højst 1 : 10 til Højde med Naboskinnen.«

De foran angivne supplerende Bestemmelser vedrørende Varehus-, Læsse-, Depotspor og deslige gælder ogsaa for Havnespor.

Den foran angivne Forøgelse af Højddemalet 760 mm til 1020 mm for de Dele af Spor, som ligger umiddelbart op ad Varehusperroner eller Sideramper, gælder ogsaa for Havnespor.

Naar et Spor skal kunne befares af 2 Etagers-Person-

vogne, skal det frie Rum foroven forøges saaledes, at Rummet holdes frit i en Afstand af 1360 mm fra Spormidte indtil 4190 mm over Skinnetop.

### 3. HD-Vognenes periodiske Eftersyn.

HD-Vogne skal underkastes grundigt Eftersyn (jfr. Politireglementets § 22, 2) efter samme Regler som Rejsegodsvogne.

### 4. Togenes Størrelse.

Rene Godstog, der medfører rejsende, betragtes ikke som personførende i den i Politireglementets § 27 omhandlede Betydning, idet Adgangen til Personbefordring med saadanne Tog ikke er offentliggjort og kun tilstedes paa visse Betingelser (jfr. Ordre D 2, Afsnit 1, Side 73).

### 5. Toghastighed paa Nord-, Kyst- og Frederikssundbanen.

Den Omstændighed, at der i Togene paa Nord- og Kystbanen samt paa Frederikssundbanen ikke er Nødbremsetræk i alle Kupéer eller Vognafdelinger, hvori der befordres rejsende eller Togpersonale, skal ikke være til Hinder for, at den største tilladte Hastighed for disse Tog sættes over 60 km/T., naar i øvrigt Bestemmelsen i Politireglementets § 35, 2, sidste Punktum, om, at disse Tog ikke tilbagelægger større Afstand end 15 km uden at gøre Ophold, overholdes.

## B. Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden.

### Ordre Nr. 5.

Paa Strækninger, hvor den største tilladte Kørehastighed er over 70 km/T., skal de modgaaende Sporskifter paa Stationer og ved Sidespor paa fri Bane, der kan ventes befaret af personførende Plantog, normalt være central-sikrede (jfr. Politireglementets § 4, 3). Saafremt det bliver nødvendigt midlertidigt at ophæve denne Sikring for saadanne Sporskifter, maa Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørselshastighed paa vedkommende Station eller Sidespor ikke overskride 45 km/T.

Bestemmelsen gælder ikke for saadanne Sporskifter, som er ude af Brug, og som er sikrede i Overensstemmelse med Reglerne i Ordre Nr. 32, Side 142, ved Aflaasning med særlig Laas til frit Hovedspor samt ved Spigring og Boltning.

Naar det bliver nødvendigt i Henhold til nævnte Punkt i Politireglementet midlertidigt at nedsætte Kørehastigheden, afgives Meddelelse herom:

af Stationen eller Sidesporet (saafremt dette er forsynet med Telegrafapparat) til Trafikinspektøren, naar det erfares — eventuelt ved Melding fra Tjenestemænd ved Signal- eller Banetjenesten — at Centralaflaasningen er i Uorden og uden Varsel skal aflyses; Sidespor, der ikke er forsynede med Telegrafapparat, underretter Nabostationerne, af hvilke den, paa hvilken Ekspeditionen fra og til Sidesporet foregaar, giver videre Meddelelse til Trafikinspektøren.

Stationen selv foranlediger derhos, indtil nærmere Anordning træffes af Trafikinspektøren, de paagældende Togs Lokomotivførere underrettet om Forholdene; eventuelt vises Haandsignal »Forsigtig« uden for Stationsgrænsen mod Togene;

af Signalinspektøren, henholdsvis Baneingeniøren, til Distriktet, saafremt Meddelelsen kan foreligge der mindst 2 Døgn før det Tidspunkt, da Foranstaltningen ønskes iværksat. Skal Nedsættelsen nødvendigvis ske med kortere Varsel, gives Meddelelsen til Trafikinspektøren.

Den, der hos Distriktet eller Trafikinspektøren har anmodet om Nedsættelse af Kørehastigheden, maa ud over de Tilfælde, hvor Centralaflaasningen skal aflyses øjeblikkelig, ikke lade de Arbejder, der kræver Nedsættelsen, paabegynde, før han fra Distriktet, henholdsvis Trafikinspektøren, har modtaget Bekræftelse af, at Nedsættelsen er foranlediget. Denne Bekræftelse kan gives ved Tilsendelse af et Eksemplar af den udsendte »Fællesbekendtgørelse«.

I alle Anmodninger af denne Art angives saa vidt muligt, hvor længe Foranstaltningen ventes at ville blive nødvendig.

Trafikinspektørerne giver telegrafisk Melding og indsender derefter omgaaende de af dem ekspederede Sager om Nedsættelse til Distriktet, der udsender samlede Lister, »Fællesbekendtgørelser«, affattet strækningsvis, om nedsat Kørehastighed. Listerne fornyes ved hver Forandring.

Om Nedsættelse, der anordnes med kort Varsel, foranlediger Trafikinspektøren Lokomotivpersonalet underrettet skriftligt eller telegrafisk, enten paa Udgangsmaskindepotet eller paa den nærmeste foran det paagældende Sted liggende Station, hvor Toget standser (eventuelt standses Toget paa den nærmest foranliggende Station), indtil Nedsættelsen er optaget paa den af Distriktet udsendte Liste, hvorhos Trafikinspektøren samtidig bekendtgør i fornødent Omfang, om Lokomotivdepotet eller de nævnte Stationer overtager Underretningspligten.

Naar Forudsætningen for Kørehastighedens Nedsættelse ikke længere er til Stede, giver Signalinspektøren, henholdsvis Baneingeniøren, Meddelelse herom til Distriktet, der foretager det videre fornødne.

Ovenstaaende Regler er ogsaa gældende for midlertidige Nedsættelser af Kørehastigheden paa den fri Bane eller gennem Stationerne, der skyldes Banens Tilstand, Arbejder paa Banen o. l.

### C. Lukning af Vindebomme.

#### Ordre Nr. 6.

Lukning af Bomme, der betjenes med Traadtræk, skal foregaa saaledes, at Bommene snarest muligt, efter at Lukningen er paabegyndt — o: saa snart alle vejfarende med Undtagelse af Fodgængere og Cyklister, der maatte befinde sig inden for Bommene, er kommet over Overkørselen — sænkes saa meget, at kun Fodgængere og Cyklister kan komme igennem. Bommene forbliver derefter i denne Stilling, indtil den endelige Lukning finder Sted.

Hvor der findes Ringeapparater, som ikke er i Afhængighed af Bommene, skal der ringes med dem, inden Lukningen paabegyndes.

### D. Belysning af Overkørsler.

#### Ordre Nr. 7.

Ved alle offentlige Overkørsler skal Lukkeindretningerne være forsynede med Lygter. For Anbringelse af disse Lygter gælder følgende Regler:

Ved Overkørsler for Amtsveje og for Gader i Byer og Steder med bymæssig Bebyggelse anbringes Lygter paa Lukkeindretningerne paa begge Sider af Banen. Lygterne skal, naar Overkørslerne er spærrede, i Tiden fra Solnedgang til Solopgang samt om Dagen i usigtbart Vejr vise rødt Lys i Vejretningen bort fra Banen, hvidt Stjernelys i Vejretningen mod Banen og — saafremt det maatte anses for ønskeligt — hvidt Lys i Baneliniens Retning (f. Eks. mod Betjeningsstedet ved Afstandsbumme).

Ved alle andre offentlige Overkørsler anbringes Lygter paa Lukkeindretningerne paa den ene Side af Banen. Lygten skal vise hvidt Lys i Vejretningen til begge Sider og — saafremt det maatte anses for ønskeligt — hvidt Lys i Baneliniens Retning.

Der skal i alle Tilfælde træffes saadanne Foranstaltninger, at rødt Lys i Lygterne, naar Bommene eller Ledene er lukkede, ikke kan ses fra kommende Tog.

### E. Afspærring af Beskyttelsesvogne eller Afdelinger i disse.

#### Ordre Nr. 8.

I ethvert til Personbefordring bestemt Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 70 km/T, skal den forreste Vogn, saafremt den er to- eller treakslet, holdes ubesat af rejsende. Er den forreste Vogn fireakslet, skal derimod kun de to forreste Vognafdelinger holdes ubesatte af rejsende. Forperronen regnes for en Vognafdeling, ligesom ogsaa Kedelrum, Akkumulatorrum, Bremskupé o. l. Naar den nævnte Hastighed overskrider 45 km, men ikke 70 km/T, skal kun den forreste Vognafdeling holdes ubesat af rejsende (Politireglementet, § 32).

De samme Regler gælder for rene Godstog, der medfører rejsende.

Naar den forreste Vogn i Toget er en Personvogn, iværksættes Afspærringen paa følgende Maade:

#### I. I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 70 km/T.:

##### a. Vognen to- eller treakslet:

I Kupévogne skal alle Kupéer og i Side- og Midtgangsvogne alle Døre til Vognen aflaaes.

##### b. Vognen fireakslet:

##### Kupévogn:

Den eller de paagældende Kupéer aflaaes.

(I A A Vogne og i B N Vogne med II Klasse forrest

aflaaes foruden den forreste Kupé kun Døren til Toiletet i næstforreste Kupé, og paa denne Dør anbringes et Skilt med Paaskrift »Adgang forbudt«).

#### 2) Sidegangsvogn.

Den i Gangen inden for næstforreste Vognafdeling anbragte Afspærringssnor aflaaes, og under Loftet over Snoren anbringes et Skilt med Paaskrift »Adgang forbudt«. Et lignende Skilt anbringes paa Døren ind til det Toiletrum, henholdsvis den Kupé, som skal holdes ubesat af rejsende, og i denne Kupé trækkes Gardinerne for.

#### 3) Midtgangsvogn.

En saadan maa ikke anvendes som forreste Vogn, idet kun Forperronen kan afspærres, og det altsaa vilde blive nødvendigt at lade hele Vognen løbe tom.

#### 2. I Tog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 45, men ikke 70 km/T.:

##### a. Kupévogn med Kupé forrest:

Den paagældende Kupé aflaaes.

##### b. Sidegangs- eller Midtgangsvogn:

Der anbringes Skilte med Paaskrift »Adgang forbudt« paa Døren ud til Forperronen. Saafremt der ud til denne vender en Toiletrumsdør, anbringes der et lignende Skilt paa denne.

Paa to- eller treakslede Side- eller Midtgangsvogne skal Laagerne til Forperronen ved det stedlige Vognopsyns Foranstaltning forsynes med Hængelaas, der aflaaes, og med Skilte med Paaskrift »Adgang forbudt«. Saafremt Hængelaasene og Skiltene paa Laagerne ikke skal bruges under Vognens Tilbageløb, fjernes de af Vognopsynet paa Ende-



stationen og tilbagesendes til Udgangsstationen paa Følgeseddel.

I alle Sidegangsvogne — med Undtagelse af saadanne, hvor Laagerne til Forperronen er aflaaet med Hængelaas — skal Afspærringen hæves og Skiltene midlertidig fjernes, naar Toget standser for at optage eller afsætte rejsende. Saa snart Toget atter sætter sig i Bevægelse, skal Spærringen genanbringes. Togføreren er ansvarlig for, at disse Regler iagttages.

Saafremt rejsende ikke overholder Afspærringen, kan der i Henhold til Politilovens § 11 og Ministeriets tilsluttende Bekendtgørelser afkræves dem en Bøde paa 2 Kr.

De heromhandlede Skilte findes i et Antal af 2 Stykker pr. Vogn som fast Inventar i alle E-Vogne. Det paahviler Togføreren at paase, at Skiltene efter at have været benyttet igen anbringes i E-Vognen.

Togudgangsstationerne skal desuden være forsynede med Reserveeksemplarer af Skiltene og kan om fornødent rekvirere saadanne i Distriktet.

## F. Togpassage over ubevogtede Overkørsler ved København.

### Ordre Nr 9.

Naar Lokomotiver eller Tog passerer Banestrækninger mellem københavnske Stationer, efter at Banebevogtningspersonalet har afsluttet Tjenesten, og i øvrigt i alle Tilfælde, hvor Overkørsler dersteds henstaar ubevogtede, skal ufravigeligt iagttages, at der paa alle Overkørsler gaar en Tjenestemand med Lygte eller Flag foran Lokomotivet for at advare vejfarende.

## IV. Bestemmelser, der slutter sig til Signalreglementerne.

### A. De i »Almindeligt Signalreglement« omhandlede Signaler.

Ordre Nr. 10.

#### 1. Stationernes Togafgangssignal.

Naar de elektriske Lys-Afgangssignaler, der ingen Betydning har for Lokomotivføreren, anvendes, skal Lygten slukkes af Stationsbestyreren straks efter det paagældende Togs Afgang.

Paa Stationer uden elektriske Lysafgangssignaler giver Stationsbestyreren i Stedet for Signal med Stationsklokken mundtlig Afgangordre til Togføreren, suppleret saavel om Dagen som i Mørke med grønt Flag vist til Togføreren. (I Mørke skal Signalgiveren stille sig saaledes, at han viser Signal fra den belyste Perron, for at Togføreren kan se Flaget).

Togføreren giver herefter Fløjtesignal »Togafgang«, med Signalføjten, suppleret med Haandsignal »Kør«, hvorefter Lokomotivføreren straks sætter Toget i Gang.

Det er strengt forbudt Stationsbestyreren og Togføreren at søge at gøre sig forstaaelige for hinanden paa anden Maade end ovenfor foreskrevet. Kun hvor mundtlig Afgangordre suppleret med grønt Flag glipper, skal Afgangssignal med Stationsklokken benyttes.

### 2. Haandsignaler.

Ethvert Signal- og Sporskiftehus med fast Betjening skal være forsynet med et rødt Flag og i Mørke med en tændt Haandsignallygte, der kan vise rødt Lys.

Flaget, henholdsvis Lygten, skal altid holdes parat til øjeblikkelig Brug for straks at være ved Haanden, saafremt Betjeningen under ekstraordinære Forhold skulde faa Anledning til at give Faresignal.

### 3. Mastesignaler.

Det paalægges saavel Stationsbestyrere som de Signalpassere, der daglig tænder og slukker Natsignalerne, at iagttage, at Signallygterne i Mørke er ophejst i rette Højde og om Dagen ikke hviler mod Signalmastens Anslag for neden, men bæres af Ophejsningskæden ved, at denne fastgøres paa sædvanlig Maade,

at iagttage, at tændte Lygter, der henstilles eller bæres uden at skulle tjene som Signal, vender Lyset saaledes, at de ikke fejlagtig kan opfattes som Signal og vildlede de rangerende,

at føre stadigt Tilsyn med Signallygternes Ophejsningskæder eller -tove og at gøre Anmeldelse til vedkommende Telegrafformand, saa snart Sliddet paa Kæderne (Tovene) skønnes at blive for stort, at føre nøje Tilsyn med, at de farvede Glas, der anvendes i Signallygter, Signalarmer, Briller paa Lygestole, Signalskiver m. m., er hele, og, saa vidt Forholdene tillader det,

at undersøge, om disse Glas sidder fast, samt

at overbevise sig om, at Signalets Normalstilling vises klart og tydeligt og med de rette Farver ud mod Banen, inden han efter at have tændt Natsignalet forlader Signalmasten.

Naar der ved det daglige Tilsyn findes Mangler ved de nævnte Glas eller disses Indfatning, bør saadanne Mangler, saafremt at de ikke ved Hjælp af tilstedeværende Reserve-dele straks kan afhjælpes ved Stationens egen Foranstaltning, hurtigst muligt anmeldes for Telegraformanden. Mangler ved Signalindretninger paa Led, Brøvægte, Drejeskiver og Vandkraner samt paa Bomme og Stoppebomme, for saa vidt sidstnævnte ikke indgaar i Sikringsanlæg (Sporspærringslygter), bør dog anmeldes for Baneformanden.

I det hele indskærpes det Stationerne at yde Signaltjenesten den største Opmærksomhed og at paase, at Signalerne ikke kan forveksles, hvorved bemærkes, at det under stærke Temperaturforandringer vil kunne hænde, at Signalarmenes Stilling, særlig paa Stationer med lange Signaltræk, kommer til at afvige noget fra Normalstillingen. Det bør derfor altid under Frost- og Sneforhold paases, at Signalet »Stop« vises rigtigt. Da en Misvisning af Natsignalet ud imod Toget ikke altid vil give sig til Kende ind mod Stationen, vil det i tvivlsomme Tilfælde være nødvendigt at iagttage Signalerne fra saa nært Hold, at Signalarmenes Stilling bemærkes. Kan Signalet »Stop« ikke gives paa betryggende Maade, forholdes, som om Signalet var i Uorden.

Det er ikke tilladt at anvende Udkørselssignalet som Meldingssignal om, at det paabudte Togvejseftersyn har fundet Sted (jfr. Ordre Nr. 21).

#### 4. Knaldsignal.

Knaldsignal bør saa vidt muligt ikke udlægges paa eller umiddelbart ved Vejoverskæringer (Broer, Overkørsler i Skinnehøjde, saavel offentlige som private), for at der ikke ved Signalernes Eksplosion skal fremkaldes Ulemper for de vejfarende.

Knaldkapslerne maa ikke bruges, medmindre begge de til Befæstelsen bestemte Strimler er til Stede, og disse skal ved Anbringelsen klemmes fast om Skinnehovedet.

For Udlægning af Knaldsignaler foran Stationer gælder derhos følgende Regler:

Knaldsignalet udlægges ved Stationens Foranstaltning i 12 à 16 Telegrafstængers Afstand foran Stationsmærket undtagen for de Stationers Vedkommende, for hvilke der er givet særlige Regler for de Afstande, hvori Knaldsignaler skal udlægges.

Hvor Udlægningen finder Sted ved Hjælp af særlige Knaldsignalposter, kan den ligeledes ske i særlig fastsat Afstand.

Naar Indehaveren af en Knaldsignalpost er syg eller Posten ubesat, skal den paagældende Station straks underrettes. Denne skal da selv sørge for Udlægningen af Knaldsignaler.

Ved Nyanskaffelser af Knaldkapsler vil Leveringsaaret blive anbragt paa Kapslerne, og de ældste Kapsler i hver Beholdning skal stadig anvendes først. Opbevaringen af den enkelte Beholdning skal ske paa et let tilgængeligt og tørt Sted, og Kapslerne skal behandles med stor Forsigtighed, navnlig ikke udsættes for Stød, Slag eller stærk Opvarmning.

Prøvning af Knaldkapsler udføres ved Baneingeniørens (Distriktets) Foranstaltning paa følgende Maade:

Prøvning  
af Knald-  
kapsler.

Hvert Aar i Januar Maaned udtages der ved Baneingeniørens (Distriktets) Foranstaltning Knaldkapsler til Prøvning. Disse tages saavel fra Banetjenestens som fra Trafiktjenestens Opbevaringssteder og i et saadant Antal, at der inden for hver Linie-Overbanemesterstræknings Omraade udtages en Kapsel af hver forekommende Aarsleverance. De udtagne Knaldkapsler udlægges paa Skinnerne og overkøres af et Rangerlokomotiv, der fremføres med en Hastighed af højst 5 km/T. Svingter en Kapsel, skal 2 andre Kapsler fra samme Opbevaringssted prøves.

Om Resultaterne af Prøverne giver Distrikterne i Løbet af Februar Maaned Indberetning til Generaldirektoratet, som derefter giver Ordre til Indsendelse af eventuelle ubrugelige Aargange eller lokale Beholdninger.

#### 5. Sporskiftesignaler og Sporskiftevisere.

Under Toggang skal i Mørke samtlige Lygter i de til

den paagældende Togvej hørende Sporskiftesignaler og Sporskiftevisere være tændt uden Hensyn til, om Sporskiftet er mod- eller medgaaende; Sporskifter, som er beliggende uden for Togvejene, og som kan belyses, skal være belyst i Mørke, naar de benyttes.

Der skal føres det samme Tilsyn med de farvede Glas, der anvendes ved Sporskiftesignaler og -visere, som med de farvede Glas i Mastesignaler (jfr. Side 41 foran).

### 6. Kendingssignaler paa Tog, Troljer, Draisiner o. l.

Materialvogne, Troljer, Draisiner og lignende Køretøjer skal ifølge Signalreglementet i Mørke paa enkeltsporet Bane vise rødt Lys saavel fremad som bagud. Dette Lys maa ikke blændes, før Køretøjet er bragt af Sporet.

Det samme gælder for saadanne Banestrækninger, hvor flere Baner løber jævnsides, selv om Køretøjet fremføres paa et andet Spor end det ventede Tog. Man kan undgaa at standse dette ved at sætte Køretøjet af Spor og derpaa dække det røde Lys, indtil Toget er kørt forbi.

Hver af Endestationerne paa de dobbeltsporede Strækninger Aarhus H.—Hasselager og Langaa—Laurberg er forsynet med 5 rødmalede Skiver til Udlaan til Lokomotiverne i Tilfælde af, at Signal Nr. 33 (Kendingssignal for Tog, der paa dobbeltsporet Bane kører paa venstre Spor) skal vises.

Skiverne, der er mærkede med Nummer og den paagældende Stations Navn, tilbagesendes snarest efter Afbenyttelsen.

Tændte Lygter (Sluttsignaler o. l.) maa ikke anbringes paa Beholdervogne, der er indrettede til Befordring af brandfarlige Vædsker.

Paa nogle Strækninger i og nær ved København indskrænkes Anvendelsen af Kendingssignal for Særtog, jfr. »Reglement for lokale Signaler« I, Afsnit II.

### 7. Underretningssignaler fra Togene.

Naar der skal vises Underretningssignaler fra et Tog,

der assisteres af et Skydelokomotiv, skal disse Signaler anbringes paa Skydelokomotivet, naar dette følger med til næste Station, og saavel paa Togets bageste Vogn som paa Skydelokomotivet, naar dette kører ud over Stationsgrænsen, men ikke til næste Station. I sidste Tilfælde fjernes Underretningssignalerne fra Skydelokomotivet inden Tilbagekørselen.

Ved Krydsningsforlægning mellem et Plantog og et forsinket Særtog bør Plantøget føre Signal Nr. 41 paa Forlægningsstrækningen, uanset at Særtøget derved bliver signaliseret to Gange, idet Klokkeringningen i dette Tilfælde maa forudsættes at give Banebevogningspersonalet tilstrækkelig Vejledning til at forstaa Meningen med de to Signaliseringer. Er det Plantøget, der er forsinket, vil Særtøget paa Forlægningsstrækningen aldeles ikke blive signauseret, hvorfor det skal fremføres med Forsigtighed op under hyppig Brug af Dampfløjten (jfr. Togr. § 4,3).

Tændte Lygter (Underretningssignaler o. l.) maa ikke anbringes paa Beholdervogne, der er indrettede til Befordring af brandfarlige Vædsker.

Paa nogle Strækninger i og nær ved København bortfalder Underretningssignalerne, jfr. »Reglement for lokale Signaler« I, Afsnit II.

### 8. Fløjtesignaler.

Lokomotivføreren skal have sin Opmærksomhed saaledes henvendt paa Togføreren, at Igangsætningen kan ske i samme Øjeblik, Togføreren har givet Afgangssignal.

Ved saadanne Krydsninger eller Overhalinger, hvor det sidst ankommende, eventuelt gennemkørende Tog tages ind ved første Perron, skal Lokomotivføreren lade Dampfløjten lyde dæmpet under Passagen af det holdende Tog. Det samme gælder ved Indkørselen til Stationer, hvor Ekspeditionen af andre Tog foregaar over det indkørende Togs Togvej.

## B. De i »Reglement for lokale Signaler« omhandlede Signaler.

### Ordre Nr. 11.

#### I. Faste Rangesignaler.

Paa nogle Stationer, hvor der efter den i »Reglement for lokale Signaler« optagne Typefortegnelse skulde anbringes Rangesignaler af Type A a (Signal Nr. 101—102), findes der endnu Signaler af Type A b (Signal Nr. 103—104). Forandring af de paagældende Signaler sker efterhaanden.

#### 2. Signal med Stationsklokken ved Færgehavnen.

Det i »Reglement for lokale Signaler« under Type G angivne Signal Nr. 129 gives som Tegn paa, at der fra vedkommende Stations, henholdsvis Togførers, Side intet er til Hinder for Færgens Afgang efter Køreplanen.

Naar de Omstændigheder, der bevirker, at Stationens Afgangstilladelse ikke kan gives til den fastsatte Afgangstid, er Skibsføreren ubekendte, skal Stationen meddele ham Grunden til Forsinkelsen.

### 3. Overkørselssignaler.

Naar et Overkørselssignal (Skivesignal) paa fri Bane er i Uorden, eller Signalet midlertidig er fjernet, forholdes som ved utjenstdygtige Mastesignaler paa fri Bane, jfr. »Almindeligt Signalreglement«, Afsnit E.

### C. Signalgivning ved Overkørsler inden for Stationsomraadet.

#### Ordre Nr. 12.

Ansvar for Bevogtningen af de inden for Stationernes Omraade beliggende offentlige Overkørsler paahviler Ledpasseren.

For de af disse Overkørsler, som betjenes fra Stedet samt er saaledes beliggende, at Ledpasserens Plads kan ses fra Perronen, er det dog Stationsbestyrerens Pligt, inden der gives eller beordres givet Ind-, Ud- eller Genemkørselssignal, at overbevise sig om, at Ledpasseren er til Stede ved Overkørselen, hvilket Ledpasseren tilkendegiver ved at vise hvidt Flag (i Mørke hvidt Lys) imod Perronen fra et mellem Stationen og Ledpasseren for hver enkelt Overkørsel bestemt aftalt Sted.

For saadanne fjernere beliggende Overkørsler, som ikke kan ses fra Perronen, kan der, hvor det efter Forholdene synes paakrævet, af Distriktet foreskrives særlig Signaludveksling ved Telefon eller Ringesignal til Angivelse af, at Ledpasseren er paa sin Plads.

For Rangerbevægelsers Vedkommende gælder Reglerne i Ordre Nr. 26, Afsnit 2, Side 86.

Endvidere skal Ledpasseren ved Overkørselen, naar Led eller Bomme er lukkede i Anledning af Togpassage, vise Haandsignal »Stop«, »Forsigtig« eller »Kør« mod Toget efter Forskrifterne i »Almindeligt Signalreglement«, Afsnit C.

### D. Signalgivning for Tog ved Broerne over Masned Sund og Limfjorden.

#### Ordre Nr. 13.

##### 1. Broen over Masned Sund.

Ved Togtid skal Brofogeden eller hans Stedfortræder, naar Broen er lukket og aflaset og Nøglen afleveret til Masned Sund Station efter de derom givne særlige Regler, tage Plads paa den Ende af den faste Bro, der er Toget nærmest, og fra det Øjeblik, Toget er i Sigte, vise Signal Nr. 8 (Haandsignal »Kør«) for Toget. Mangler dette Signal, skal Lokomotivføreren standse Toget, der da under ingen Omstændigheder maa køre ud paa Broen.

Naar Signalet vises, kører Toget over Broen uden Standsning foran denne.

##### 2. Broen over Limfjorden.

Ved Togtid skal den vagthavende, efter at den paabudte Blokering er foretaget, gaa fra Brohuset til den Ende af den faste Bro, der er Toget nærmest, og fra det Øjeblik, Toget er i Sigte, vise Signal Nr. 8 (Haandsignal »Kør«) for Toget. Mangler dette Signal, skal Lokomotivføreren standse Toget, der da under ingen Omstændigheder maa køre ud paa Broen.

Naar Signalet vises, kører Toget over Broen uden Standsning foran denne.

### E. Hastighedstavler.

#### Ordre Nr. 14.

Naar den gældende største Hastighed midlertidig skal nedsættes paa en Del af et Banestykke eller af en Station, afmærkes vedkommende Sporstykke med en Tavle, der angiver den tilladte Hastighed, foruden at Stedet dækkes paa sædvanlig Maade efter Signalreglementets Forskrifter, ligesom de i Ordre Nr. 5 indeholdte Bestemmelser angaaende Underretning til alle vedkommende skal iagttages.

Tavlen anbringes ligesom Signal Nr. 7 »Forsigtig« 4—8 Telegrafstænger foran vedkommende Sporstykke, til højre for Sporet i Forhold til Kørselsretningen og med Hastighedsangivelsen vendt mod Toget. Ved Spor, der befares i begge Retninger, opstilles saaledes en Tavle ved begge Ender, og ved Spor, der kun befares i den ene Retning, opstilles kun een Tavle.

Tavlerne er trekantede med nedadvendende Spids. Paa Forsiden er den tilladte Hastighed angivet, medens paa Bagsiden ingen Hastighedsangivelse findes.

Ved midlertidig Nedsættelse af Hastigheden paa et helt Stationsomraade eller et helt Banestykke gives Meddelelse herom i Overensstemmelse med Ordre Nr. 5 eller ved Rettelse til Tjenestekøreplanen.

Ved saadan Hastighedsnedsættelse over et helt Stationsomraade skal ogsaa opstilles Hastighedstavler, medens Stand- og Haandsignaler kun skal anvendes i Forbindelse med Hastighedstavlerne i de Tilfælde, hvor Lokomotivpersonalet ikke i Forvejen er underrettet som ovenfor foreskrevet.

Ved Hastighedsnedsættelse over et helt Banestykke anvendes derimod hverken Hastighedstavler eller Stand- og Haandsignaler.

## V. Bestemmelser, der slutter sig til Togreglementet.

### A. Forklarende og supplerende Bestemmelser til Togreglementet.

Ordre Nr. 15.

#### 1. Togstandsning ved Sidespor.

I Forbindelse med Togreglementets § 8,5 d, bemærkes, at Togstandsning ved private eller offentlige Sidespor ikke gør det nødvendigt, at det paagældende Tog føres som Arbejdstog, men der maa ikke indlades noget efterfølgende Tog paa Banestykket mellem vedkommende to Stationer, før førstnævnte Tog er meldt ankommet til næste Station. Paa Blokstrækninger skal Stationsafstanden ogsaa overholdes i alle Tilfælde, hvor et forudgaaende Tog har Tilladelse til at rangere ved Sidesporet.

#### 2. Fribaneordre ved forandret Togfølge.

Naar Togfølgen forandres efter Reglerne i Togreglementets § 38,4, skal paa enkeltsporede Banestrækninger samt paa dobbeltsporede Banestrækninger uden Linieblok de paagældende Tog føres paa Fribaneordre over den Strækning, hvor Togfølgen er forandret, ganske som ved almindelig Forlægning af Togoverhaling (jfr. Togreglementets § 15, 2 b).

### 3. Arbejdstogs Fremførelse som Særtog.

Overrækkelse af Fribaneordre til Arbejdstog under Forbikørsel er ikke tilladt (Togr. § 15,9). For at undgaa unødvendige Standsninger bør derfor Fremførelse som Arbejdstog indskrænkes til kun at omfatte den Strækning, hvor selve Arbejdet nødvendiggør det, medens Toget den øvrige Vej, der skal tilbagelægges, fremføres som Særtog. Hertil bør der tages Hensyn ved Udarbejdelsen af Anmeldelser om Kørselen, og inden for Arbejdsomraadet bør Togføreren foranledige, at Anmeldelse som Særtog finder Sted i det Omfang, Forholdene tillader.

#### 4. Meddelelse om midlertidig Spærring af Banen.

I Tilslutning til Togreglementets § 41 bestemmes, at Meddelelse om midlertidig Spærring af en nærmere angivet Banestrækning paa Grund af Arbejder paa Banen eller lignende udsendes af Trafikinspektørerne efter Anmodning fra dem, der lader Arbejdet udføre, eller eventuelt efter Ordre fra Distriktet.

Saadanne Meddelelser skal indeholde Oplysninger om Aarsagen til Spærringen, om, hvilken Strækning der er spærret, om den Tid, Spærringen vil vare, samt om alle deraf følgende midlertidige Forandringer i Bestemmelserne om Tilkaldelse af Reserverlokomotiver, Hjelpevogne og Ambulancevogne.

Meddelelsen gives skriftlig eller telegrafisk til den eller de Strækninger, der i Henhold til ovenstaaende berøres af Forandringerne, til Distriktet samt i øvrigt til alle, for hvem den kan have Betydning. Benyttes skriftlig Meddelelse, skal der gives skriftlig eller telegrafisk Kvittering af samtlige Stationer paa Strækningen. Meddelelsen udsendes saa tidlig, at samtlige Kvitteringer foreligger, inden Spærringen finder Sted.



## B. Anvendelse af Forspand og af Skydelokomotiver.

### Ordre Nr. 16.

#### 1. Anvendelse af Forspand.

Intet Tog maa fremføres af mere end 2 Lokomotiver. Fremføres et Tog af 2 Lokomotiver, regnes disses samlede Trækkekraft at være  $\frac{1}{10}$  mindre end Summen af de to Lokomotivers Trækkekraft.

Anvendelse af Forspandsmaskiner skal dog saa vidt muligt undgaas, da det bageste Lokomotiv lider meget af Støv fra Ballasten, og det derhos som Regel tager uforholdsmæssig lang Tid at ekspedere og rangere med større Tog end dem, som kan fremføres af et enkelt Lokomotiv.

Lokomotiver af Litra P og R maa ikke anvendes i Forspandskørsel.

Returnerende Tog- og Reserve-Lokomotiver samt Lokomotiver til og fra Værksted bør som Regel ikke kobles til Togene, men saa vidt muligt sendes som særlige Tog.

Afgørelse af, om der skal medgives Forspand, træffes af Trafikinspektøren eller af den paagældende Station efter særlig Bemyndigelse.

Køres et Tog af 2 Lokomotiver, skal det Lokomotiv, som har de største Drivhjul, være forrest. Er Drivhjulene lige store, kan Stationerne sammenkoble Lokomotiverne i den Orden, som fremmer Rangeringen mest, dog skal som Regel Togets ordinære Lokomotiv køre forrest.

Lokomotivføreren paa det forreste Lokomotiv er den egentlige Fører, der afgiver Signalerne med Dampføjten, og Lokomotivføreren paa det bageste Lokomotiv skal rette sig efter disse Signaler. Det bageste Lokomotiv maa først bringes til at arbejde, naar det forreste har strammet Koblingerne mellem Vognene.

Under Rangering paa Mellemstationer kan der som Regel vindes Tid ved at lade det forreste Lokomotiv frakoble og kun rangere med det ene af Lokomotiverne.

#### 2. Anvendelse af Skydelokomotiv.

Skydelokomotiver anvendes i Overensstemmelse med Reglerne i Politireglementets § 28, 3 og 4, samt Togreglementets §§ 3, 2, og 8, 6. I Togplanerne angives det, paa hvilke Stationer og til hvilke Tog der regelmæssigt benyttes Skydelokomotiv. Dersom Benyttelse af Togmaskiner som Skydelokomotiv er paakrævet i andre Tilfælde end anført i Togplanerne, ordnes det fornødne ved Forhandling mellem Stationen og det stedlige Maskindepot. Naar Tog rangeres ud af en Station, maa Skydelokomotiv ikke anvendes, før Toget har passeret yderste modgaaende Sporskifte og er standset for at lade Skydelokomotivet køre til.

Som Skydelokomotiv skal fortrinsvis anvendes en Rangermaskine. Togmaskiner, der er indkommet med et Tog til en Rebroussementsstation, maa som Skydelokomotiv benyttes for samme Tog videre, dog ikke ud over Stationsgrænsen. Lokomotiver af Litra P og R maa aldrig anvendes som Skydelokomotiv ud over Stationsgrænsen.

Naar en enmandsbetjent Rangermaskine anvendes som Skydelokomotiv ud over Stationsgrænsen, skal den af Hensyn til Forskrifterne i Politireglementets § 38 foruden at være betjent af Rangerføreren tillige være ledsaget af en Stationsbetjent (Rangerleder, jfr. Ordre C 26, Side 83), som skal tage Plads i Lokomotivets Førerhus, og som i det mindste er saa fortlølig med Lokomotivets Betjening, at han kan bringe det til at standse og til at gaa tilbage. Fornøden Undervisning af Rangerlederne i Lokomotivets Betjening gives efter Anmodning fra Stationen til vedkommende Maskindepot enten af Depotforstanderen eller af en af ham udpeget Lokomotivfører. Efter endt Undervisning afgiver

Maskindepotet til Stationen en af den paagældende Depotforstander eller Lokomotivfører underskrevet Erklæring om, hvorvidt den underviste har tilegnet sig fonøden Færdighed.

Naar Skydelokomotiv anvendes, maa der ikke anbringes Signalplanke paa Togets bageste Vogn. Hertil skal der tages Hensyn ved Togets Oprangering.

Angaaende Kendingssignaler paa og Underretningssignaler fra Skydelokomotiver henvises til »Almindeligt Signalreglement« og til Ordre C 10, Side 49.

### C. Sporbenyttelsen af Dobbeltsporene mellem København og Hellerup.

#### Ordre Nr. 17.

De fire Spor paa Strækningen Københavns Hovedbanegaard—Hellerup danner et østre og et vestre Dobbeltspor. Sporbenyttelsen af disse Dobbeltspor bliver som Regel følgende:

#### 1. Østre Dobbeltspor benyttes af:

Alle Plantog, der kører til eller kommer fra en Kystbanestation, der ligger fjernere end Klampenborg.

Alle Plantog til og fra Frihavnen samt selve Østerbro.

Alle Særtog, der har højere Tognummer end 10 000.

#### 2. Vestre Dobbeltspor benyttes af:

Alle andre af den firesporede Stræknings Plantog.

Alle Særtog, der har Tognummer lavere end 10 000.

Dobbeltsporene har begge Stationer og tilhørende Signalanlæg paa Københavns Hovedbanegaard, Nørreport, Østerbro og Hellerup samt begge en almindelig Linieblokpost ved Svanemøllebroen.

De to Dobbeltspor befares uafhængigt af hinanden indtil Hellerup, først her foregaar der en Krydsning fra det ene til det andet, idet der paa Hellerup Station er Forbindelse med de to østlige Perronspor (I og II) saavel fra det østre som fra det vestre Dobbeltspor, saaledes at der fra den østre Indkørselsmast mod Østerbro kan vises Gennemkørselssignal mod Klampenborg (ad Spor I) og fra den vestre Indkørselsmast kan vises Gennemkørselssignal saavel mod Klampenborg (ad Spor I) som mod Holte (ad Spor III), medens der fra Indkørselsmasten mod Klampenborg

kan vises Gennemkørselssignal (ad Spor II) saavel til østre som til vestre Udkørselsspor mod Østerbro og endelig fra Indkørselsmasten mod Holte kan vises Gennemkørselssignal (ad Spor IV) til vestre Udkørselsspor mod Østerbro.

Naar Hellerup Station undtages, er Signalanlæggene for den omhandlede Strækning derfor ganske adskilte og uafhængige af hinanden for de to Dobbeltspor.

Østre Dobbeltspor har Forbindelse med følgende Perronspor paa de enkelte Stationer:

Københavns Hovedbanegaard: Spor I, II, III og IV (Udkørsel) og Spor V, VI, VII og VIII (Indkørsel). Gennemkørselssignalerne gælder for Spor II (mod Østerbro) og Spor VII (mod Valby).

Nørreport: Spor I og II (østre Perronspor).

Østerbro: Spor I og II (østre Perronspor), begge med Gennemkørsel til og fra Hellerup. Fra Spor I (og fra Lokalspor F) kan tillige gives Udkørsel til Frihavnen, til Spor II (og til Lokalspor F) Indkørsel fra Frihavnen.

Hellerup: Spor I og II, begge med Gennemkørsel.

Vestre Dobbeltspor har Forbindelse med følgende Perronspor paa de enkelte Stationer:

Københavns Hovedbanegaard: Spor IX og X (Udkørsel), Spor XI og XII (Indkørsel).

Nørreport: Spor III og IV (vestre Perronspor).

Østerbro: Spor III og IV, begge med Gennemkørsel til og fra Hellerup.

Hellerup: Spor I og III (Indkørsel) og Spor II og IV (Udkørsel), alle med Gennemkørsel henholdsvis til eller fra Klampenborg eller Nordbanen.

## D. Togs Standsning og Sporbenyttelse paa Stationerne.

### Ordre Nr. 18.

#### I. Togenes Standsning.

Togene skal i Almindelighed standse ved de Steder, hvor der i Tjenestekøreplanen, henholdsvis Særtogsanmeldelsen, er anført baade Ankomst- og Afgangstid.

Tog, der ifølge Køreplanen skal standse ved Billetsalgssteder for at optage eller afsætte rejsende, kan passere uden Standsning, naar Togføreren udtrykkelig har meddelt Lokomotivføreren, at Toget ikke har rejsende at afsætte, og der fra Billetsalgsstedet ikke vises Signal til Standsning.

Godstogene skal standse for Personbefordring efter følgende Regler:

Naar et Plangodstog ifølge Tjenestekøreplanen har Ophold\*) ved en Station eller et Holdested, og naar der derfra er Personer, som i Henhold til de i Ordre D 2, Side 73, givne Regler har faaet Tilladelse til at køre med det paagældende Plangodstog, skal Toget standse og tage saadanne rejsende op, selv om Toget ikke skulde holde af anden Grund.

Et Særgodstog maa kun standse og tage rejsende op, saafremt Toget alligevel skal holde ved den paagældende Station (Holdested) af anden Grund (Godsudveksling, Krydsning o. l. Hertil henregnes dog ikke Standsninger for Underretning om Krydsningsforlægning og Signalpaasætning).

\*) Et Godstog betragtes ikke som havende Ophold paa et Ekspeditionssted, for hvilket der i Planen for Toget kun er anført »S«.

Alle Godstog, altsaa baade de i Tjenestekøreplanerne anførte og Særgodstog, skal, naar der i Toget er optaget rejsende til en Station (Holdested), hvor Toget ifølge dets Plan har Ophold\*), altid standse ved det paagældende Ekspeditionssted for at sætte vedkommende rejsende af, selv om Toget ikke skulde holde af anden Grund.

Har et ikke-personførende Plan- eller Særtog intet Arbejde, herunder Afsætning af rejsende eller Modtagelse af Fribaneordre, paa en Station, for hvilken Togets Plan foreskriver Ankomst- og Afgangstid, eller har et Særtog intet Arbejde paa en Station, for hvilken Togets Plan foreskriver Standsning efter Behov, skal Togføreren fra en foranliggende Station ved Telegrammet: »Tog N intet Arbejde i X« til Station X tilkendegive, at der for Togets Vedkommende intet er til Hinder for, at Gennemkørsel kan finde Sted. Togføreren underretter Lokomotivføreren ved Genpart af Telegrammet. Station X giver derefter, hvis der i øvrigt intet er til Hinder — derunder, at Toget ikke vil komme til at passere før køreplansmæssigt tilladt — Gennemkørselssignal for Toget, ellers Signal Nr. 17 »Kør frem«.

## 2. Togenes Sporbenyttelse.

Sporbenyttelsen paa Stationerne ved de planmæssige Krydsninger og Overhalinger er fastsat i Togplanerne, og den saaledes anordnede Sporbenyttelse maa kun fraviges, naar Omstændighederne gør det absolut nødvendigt. Ved Bortfald af en Krydsning eller Overhaling bibeholdes som Regel den for de paagældende Tog fastsatte Sporbenyttelse. Paa Stationer ved dobbeltsporet Bane kører Togene paa det Spor, der er bestemt for vedkommende Kørselsretning, saaledes, at modgaaende Tog ligesom paa fri Bane kører til højre for hinanden. Planmæssige Afvigelser fra denne Regel meddeles i Togplanerne.

Paa Stationer paa enkeltsporet Bane kører standsende

\*) Et Godstog betragtes ikke som havende Ophold paa et Ekspeditionssted, for hvilket der i Planen for Toget kun er anført »S«.

Tog paa Sporet nærmest Hovedbygningen, naar andet ikke udtrykkelig er fastsat i Togplanerne.

Ikke standsende Tog kører altid igennem ad Gennemkørselssporet.

Paa de Stationer, for hvilke der i Anmeldelsen af Godssærtog ikke er angivet Holdetid, men kun Standsning efter Behov, skal saadanne Tog, bortset fra de Tilfælde, hvor Krydsning eller Overhaling medfører særlig Sporbenyttelse, altid føres ad Gennemkørselssporet.

Stationerne bør paa Grund af den større Sikkerhed, som derved opnaas, anvende Krydsningssporene efter en fast Regel ved de hyppigst forekommende ekstraordinære Krydsninger og Overhalinger. Disse Regler bør være kendt af Stationspersonalet, og Afvigelser maa kun finde Sted under tvingende Omstændigheder.

Naar Forholdene nødvendiggør Forandring i den fastsatte Sporbenyttelse, der er bekendtgjort for Lokomotivpersonalet, skal Stationen underrette Toget gennem en planmæssig Holdestation. Hvis Bestemmelse om Ændring i Sporbenyttelsen træffes, efter at Toget er afgaaet fra den sidste forudgaaende Holdestation, skal det standses ved Signal Nr. 16 »Stop« og rangeres ind. Dette gælder dog ikke i det ovenfor under Afsnit 1, Side 60, nævnte Tilfælde, hvor Togføreren for et ikke-personførende Plan- eller Særtog, der ellers skulde standse, har fremsat Ønske om Gennemkørsel, fordi Toget intet Arbejde har paa den paagældende Station.

En Station, der faar Anmodning om at give et Tog den saaledes foreskrevne Underretning om ændret Sporbenyttelse, skal, umiddelbart efter at den har givet denne Underretning til Toget, telegrafisk meddele den Station, hvor Sporbenyttelsen er ændret, at Underretning har fundet Sted. Modtager den Station, hvor Sporbenyttelsen ændres, ikke rettidig denne telegrafiske Meddelelse, skal den standse Toget uden for Stationen ved Signal Nr. 16 »Stop« og derefter rangere Toget ind.

## 3. Længden af frit Krydsningsspor.

I Togplanerne angives det, hvilken Længde i Meter

Krydsningssporene paa Stationerne har, og hvilket Antal Vognaksler der kan rummes paa Sporet.

Saafernt et Tog ved Ankomsten til en Station, hvor det skal krydse eller overhales af et andet Tog, vil komme til at medføre flere Vognaksler, end Længden af Krydsningssporet tillader, skal Togføreren senest to Stationer før Krydsningsstationen underrette denne om Togets Størrelse. Krydsningsstationen giver derefter gennem Nabo-stationen Togføreren Ordre til at frahænge Vogne, saafremt dette er nødvendigt for at iværksætte Krydsningen eller Overhalingen.

### E. Togs Indkørsel til farlige Stationer.

#### Ordre Nr. 19.

Lokomotivpersonalet skal ved Indkørselen til Stationerne regulere Togenes Hastighed saaledes, at der under alle Omstændigheder kan standses paa rette Sted.

Togstandsning skal ske med overordentlig Forsigtighed paa de Stationer, hvor der ikke findes tilstrækkelig Spørlængde foran Standsningsstedet til, at Toget uden Fare kan fortsætte sit Løb, dersom Bremseapparaterne svigter («Farlige Stationer»).

De farlige Stationer er i Tjenestekøreplanerne betegnet ved Understregning af Stationsnavnene, og Fortegnelse over dem findes nedenfor.

Til Underretning for Lokomotivpersonalet er der i Afstanden af 2 km foran disse Stationer anbragt et Kendingsmærke, og ved Stationsgrænsen er der endvidere anbragt Tavler med Paaskrift »30 km« eller »Spor ..... 30 km.« (jfr. »Reglement for lokale Signaler«, Afsnit I E).

Med Hensyn til Standsningen paa farlige Stationer skal der iagttages følgende:

Ved skruebremsede Tog (d. e. Tog, hvis Vognbremser alene betjenes med Haandkraft) skal Bremserne, herunder Tenderens Skruebremse, som sædvanlig sættes i Virksomhed efter Signaler med Dampfløjten. Disse Signaler skal gives saa betids, at Toget ved Hjælp af Skruebremsen under alle Forhold kan bringes til Standsning paa rette Sted ved Stationen. Er Lokomotivet forsynet med Vakuumbremse, maa denne saa vidt muligt kun anvendes i Tilfælde af Fare.

Ved vakuumbremsede Tog (d. e. Tog, hvis Vognbremser helt eller delvis betjenes ved Vakuum) maa H a s t i g-

heden — for saa vidt Toget kører ind paa et Spor, der betragtes som farligt — inden for Stationens Omraade ikke overstige 30 km/T. Lokomotivføreren skal derfor tage Farten af Toget, inden Stationsgrænsen passerer. Det er hans uvægerlige Pligt at bruge Vakuumbremserne til denne Nedsættelse af Hastigheden, for at han kan have fuld Sikkerhed for, at Bremsen virker, og at Toget vil kunne bringes til Standsning paa rette Sted, samt for at der i modsat Fald kan være Tid til at tilkalde Togpersonalets Hjælp.

Togpersonalet skal fra det Øjeblik, Toget passerer Stationsgrænsen, give nøje Agt paa, om der gives Signal Nr. 50 (Brems) fra Lokomotivet. Naar dette Signal gives, skal den bageste Konduktørventil eller Bremsehane og desuden saa mange Konduktørventiler, Bremsehaner, Luftklapper eller Nødbremsetræk som muligt paa forskellige Steder i Toget uopholdelig betjenes. Findes der bag i Toget ikke-vakuumbremse Aksler, skal Skruebremserne i denne Del af Toget sættes i Virksomhed. Hvis Lokomotivføreren herefter gentager Bremsesignalet, skal Skruebremserne i Togets Vakuumdelt uopholdeligt betjenes.

I den Anledning skal baade den Tjenestemand, som i Henhold til Politireglementets § 31,3 skal betjene Slutbremsen, og den Tjenestemand, der skal betjene den bageste Konduktørventil (Bremsehane), være til Stede ved disse, inden Toget passerer det nedenfor angivne Sted, og det øvrige tjenestegørende Togpersonale skal være jævnt fordelt i Toget, saaledes at det er beredt til om nødvendigt at assistere ved Bremsning paa den foran angivne Maade, og Togpersonalet maa ikke forlade Konduktørventilerne (Bremsehanerne), eventuelt Skruebremserne, før Toget er bragt fuldstændigt til Standsning. Togføreren skal derfor sørge for, at Konduktørventiler eller Bremsehaner i de Vogne, hvor der findes Skruebremse, først bliver betjent, saaledes at Skruebremserne straks kan betjenes, naar Signal Nr. 50 gives anden Gang. Togføreren meddeler Lokomotivføreren, hvor stort et Antal Skruebremser der kan blive betjent.

Saafernt Slutbremsen ikke findes i samme Vogn som den bageste Konduktørventil (Bremsehane), hvilket Togføreren skal undersøge før Togets Afgang fra Udgangs-

stationen, skal det særlig paalægges to Togbetjente at holde sig rede til Betjening af disse Bremsere i Tilfælde af Signal »Brems« fra Lokomotivet.

Følgende Stationer betragtes som farlige i det nedenfor angivne Omfang for hver enkelt Stations Vedkommende, og hele Togbetjeningen skal være ved deres respektive Bremsere paa de angivne Steder:

København Hovedbanegaard.

(For Tog, der ikke standser ved Vester Fælledvej):

Ved Passagen af, henh. Afgang fra Valby.

(For Tog, der standser ved Vester Fælledvej):

Ved Afgang fra Vester Fælledvej.

København Godsbanegaard: Ved Passagen af, henh. Afgang fra Valby Gasværk Krydsningsstation.

Østerbro (fra Nørrebro): Ved Afgang fra Nørrebro.

Klampenborg (fra Syd til Hovedspor V og VI): Ved Enden af Skoven ved Charlottenlund.

Rungsted (fra Syd til Hovedspor I): Ved Vogterhus Nr. 340.

Helsingør: Ved Passagen af, henh. Afgang fra Snekkersten.

Frederikssund: Ved Vogterhus Nr. 18.

Sorø (fra Vedde): Ved Overkørselen foran Skoven.

Slagelse (fra Dalmose): Ved Overkørselen over Skelskørvejen.

Slagelse (fra Kalundborg): Ved Overføringen for Valbygaardsvejen.

Korsør: Ved Passagen af, henh. Afgang fra Svendstrup Sj.

Kalundborg: Ved Vogterhus Nr. 39.

Skelskør: Ved Passagen af, henh. Afgang fra Tjæreby.

Næstved (fra Olstrup og Fodby til Hovedspor I): Ved det militære Forbindelsesspors Tilslutningssted.

Masnedsund (fra Nord).

(For Tog, der ikke standser ved Vordingborg):

Ved Passagen af, henh. Afgang fra Lundby.

(For Tog, der standser ved Vordingborg):  
 Ved Afgangen fra Vordingborg.  
 Masned Sund (fra Masnedø): Ved Afgangen fra Masnedø.  
 Masnedø: Ved Passagen af Broen.  
 Orehoved Station og Færgehal: Ved Passagen af, henh. Afgangen fra Nørre-Alslev.  
 Gedser Station og Færgehal: Ved Passagen af, henh. Afgangen fra Gedesby.  
 Nyborg Færgehal: Ved Vogterhus Nr. 3.  
 Tommerup (fra Syd): Ved første Skov efter Knarreborg.  
 Strib: Ved Vogterhus Nr. 47.  
 Assens: Umiddelbart efter Gennemskæringen ved Stejlebjerg.  
 Aalborg (fra Syd til Hovedspor III): Ved Skalborgs nordre Stationsgrænse.  
 Laurberg (fra Syd til Hovedspor I): Ved Passagen af Lerbergs eller Bøstrups nordre Stationsgrænse.  
 Aarhus H (fra Nord): Ved Broen ved Fiskerhuset.  
 Aarhus H (fra Syd): Ved Vogterhus Nr. 77.  
 Skanderborg (fra Vest): Ved Vogterhus Nr. 4.  
 Vejle H. (for Tog fra Vejle N.): Ved Afgangen fra Vejle N.  
 Fredericia (fra Syd og Nord): Ved Vogterhus Nr. 4.  
 Vamdrup (fra Nord): Ved Vogterhus Nr. 16.  
 Vamdrup (fra Syd): Ved Vogterhus Nr. 18.  
 Vojens (fra Øst): Ved Vogterhus Nr. 239.  
 Haderslev: Ved Passagen af Jernbanebroen ved Bøghoved.  
 Røde-Kro (fra Øst): Ved Afgangen fra Rise.  
 Aabenraa: Ved Passagen af den vestligste Viadukt før Aabenraa.  
 Tinglev (fra Vest): Ved Afgangen fra Terkelsbøl.  
 Paddeborg (fra Nord): Ved Vogterhus Nr. 110.  
 Paddeborg (fra Øst): Ved Passagen af Landevejen Paddeborg-Bov.  
 Sønderborg: Ved Afgangen fra Ragebøl.  
 Skelde: Ved Afgangen fra Dynt.

Skive (fra vest): Ved Broen over Skive Aa.  
 Glynngøre: Ved Overkørsel Nr. 146.  
 Struer (fra Øst): Ved Broen over Kvistrup Aa.  
 Struer (fra Syd): Ved Vogterhus Nr. 113.  
 Oddesund Syd: Ved Vogterhus Nr. 7.  
 Oddesund Nord: Ved Overkørsel Nr. 5.  
 Thisted: Ved Overkørsel Nr. 256.  
 Videbæk: Ved Broen over Herborg Bæk.  
 Esbjerg (fra Øst): Ved Vogterhus Nr. 30.  
 Esbjerg (fra Nord): Ved Vogterhus Nr. 34.  
 Bramminge (fra Nord): Ved Vogterhus Nr. 1.  
 Bredebro (fra Øst): Ved Ledet over Vejen Nord for Vogterhus Nr. 1.  
 Løgumkloster: Ved Ledet over Markvejen Vest for Stationen.

Naar Togpersonalet skal være ved Bremserne straks ved Afgangen fra en Station, skal Billetteringen tilendbringes paa Stationen, og Toget om fornødent afvente dette.

Lokomotivføreren skal paa sin Rapport anføre, naar det inden for Stationens Omraade har været nødvendigt at benytte Lokomotivets Vakuumbremse ved Standsningen af et skruebremset Tog eller at give Signal Nr. 50 ved Standsningen af et vakuumbremset Tog, samt oplyse Grunden dertil.

I Tilfælde, hvor der kan være Tvivl om, hvorvidt Togets Bremser har været tilbørligt betjent efter de givne Signaler, skal Lokomotiv- og Togpersonale ved saa hurtigt som muligt efter Standsningen at beføle Bremseklodserne forvisse sig om, hvorvidt disse er varme, og Lokomotivpersonalet skal skaffe sig Vidner paa Klodsernes Tilstand, i Fald det vil beraabe sig paa, at Togbremserne ikke har assisteret tilstrækkeligt ved Standsningen. I Tvivlstilfælde bør navnlig Stationsbestyreren tiltræde som Vidne med Hensyn til Bremseklodsernes Tilstand.

### F. Togs Ind- og Udrangering til og fra Stationer.

#### Ordre Nr. 20.

Naar et Tog skal rangeres ind paa en Station, sker dette fra Stationsgrænsen ved en fra Stationen udsendt Mand. For saa vidt Lokomotivføreren ikke paa en foregaaende Station eller paa anden Maade er underrettet om Indrangeringen, underrettes han af den udsendte Rangerleder mundtligt derom med Oplysning om Grunden til, at Indrangeringen skal foretages.

Lokomotivføreren underrettes altid om, til hvilket Spor Indrangeringen foregaar, ved mundtlig Melding fra Rangerlederen, saalydende: »Indkørsel til Spor ...«.

Naar et Tog skal rangeres ud af en Station, skal Tog og Lokomotivføreren underrettes derom. Efter at der er givet mundtlig Afgangsordre af Stationen til Togføreren, giver denne, hvis han ikke selv er Rangerleder, en mundtlig Underretning til Rangerlederen, som derpaa giver det nødvendige Signal til Lokomotivføreren.

Rangerlederen skal under Ind- og Udrangeringen være forsynet med Signalføjte, i Mørke med tændt Haandsignallygte. Han skal tage Plads paa Lokomotivet (saafremt Toget fremføres af 2 Lokomotiver, paa det forreste) eller, naar Toget skydes af Lokomotivet, paa det efter Togets Kørselsretning forreste Køretøj (for indkørende Tog indtil Toget er standset paa Stationen, for udkørende indtil Toget har passeret sidste modgaaende Sporskifte i Kørselsretningen). For saa vidt det skønnes hensigtsmæssigt, kan Rangerlederen dog under Kørselen inde paa selve Stationspladsen gaa foran Toget i Stedet for at tage Plads paa dette.

Rangerlederen behøver ikke at stige op paa Lokomotivet, før Toget er standset. Endvidere kan Rangerlederen for at stige af Lokomotivet beordre Toget til at standse. Saafremt Lokomotivføreren nægter at imødekomme Rangerlederens Forlangende herom, sendes Indberetning til Distriktet.



### G. Eftersyn af Togveje.

#### Ordre Nr. 21.

I Tilslutning til Reglerne om Togvejseftersyn i Politireglementets § 45 og Togreglementets § 11 fastsættes følgende Bestemmelser:

De modgaaende Sporskifter i Togvejen, som ikke er centralsikrede, skal, naar Signal til Ind-, Ud- eller Gennemkørsel gives, være enten aflaaede med Bolt og Hængelaas eller betjente.

Ved det Eftersyn, Stationsbestyreren foretager af Togvejen, har han — foruden at overbevise sig om, at der i det paagældende Øjeblik ikke findes Hindringer for Togets frie Ind-, Ud- eller Gennemkørsel — tillige det fulde Ansvar for, at der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstande, som ved Blæst, Lufttræk eller lignende kan blive sat i Bevægelse og derved komme ud i Togvejen.

Hans Opmærksomhed skal derfor særlig være henvendt paa, at Vogndøre er forsvarligt lukkede, at Presenninger er tilstrækkeligt fastbundne, og at lettere Gods ikke findes i Nærheden af Sporene. Banernes og Postvæsenets henstaaende Perronvogne skal fuldstændigt sikres mod at komme i Drift, idet Vognene enten forsvarligt bremses, lænkes til faste Genstande eller eventuelt lægges om paa Siden.

Naar et gennemkørende Tog skal passere et andet Togs Ekspeditionsvej paa Stationerne, skal det, inden der gives Signal til Gennemkørsel, iagttages, at al Udveksling med det holdende Tog er standset, samt at Publikum holdes borte fra Gennemkørselssporet ved, at Kupédørene holdes lukkede og bevogtede af Togpersonalet, og ved, at de Stationsdøre, der giver Publikum Adgang til Perronen,

holdes spærrede, indtil det gennemkørende Tog er passeret.

Udkørselssignalet maa ikke benyttes som Meldingsignal til Stationsbestyreren om, at det paabudte Togvejseftersyn har fundet Sted. Signalet maa først stilles efter udtrykkelig Tilladelse fra Stationsbestyreren, naar denne har skaffet sig Sikkerhed for, at Udkørselstogvejen er fri, at alle Sporskifter i den er rigtigt stillede, og at modgaaende Sporskifter i den er enten aflaaede eller betjente.

### H. Dagligt Eftersyn af Sporskifter.

#### Ordre Nr. 22.

Hvor det i Togreglementets § 18 paabudte daglige Eftersyn af Sporskifter ifølge Distriktets Bestemmelse foretages af en anden end Stationsforstanderen personlig, skal denne fastsætte Tidspunktet for Eftersynet og paase, at Bemærkning om Eftersynet indføres i Telegrafjournalen. Stationsforstanderen skal endvidere jævnligt kontrollere Eftersynet og overbevise sig om, at det foregaar nøjagtigt og grundigt.

Ved Eftersynet af centralsikrede Sporskifter er det ikke tilstrækkeligt at undersøge Centralapparatet for sig og Sporskifterne for sig, men der skal foregaa Omlægning af de paagældende Betjenings- og Aflaasningshaandtag i Posten samtidigt med, at det undersøges ved selve Sporskifterne, hvorvidt Skiftning og Aflaasning fra Centralapparatet virker paalideligt. Det skal derhos paases, at Laasene ikke kan centralaflaases, naar Sporskiftet staar ude af Laasestilling.

### I. Sikring af Vogne.

#### Ordre Nr. 23.

Henstaaende Vogne skal være behørigt sikrede mod at komme i Bevægelse ud i Togvejen.

Vognene skal saa vidt muligt holdes sammenkoblede, og Bremserne paa dem fastspændte eller nedpindede. Ved Tjenestens Slutning, og i øvrigt naar Trafikforholdene tillader det, skal endvidere de yderste mod Skraaspor til Hovedspor vendende Vogne sikres ved Hjælp af Stoppebom, eventuelt Stoppekile eller andre særlige Stoppeapparater (jfr. Togreglementets § 17,3).

Naar det ved Reparationer paa Vogne, der henstaar paa Spor, som hører under Stationens Omraade, er nødvendigt, at Arbejderne opholder sig under Vognene, skal følgende Forsigtighedsregler iagttages:

Intet saadant Arbejde maa foretages uden vedkommende Stationsbestyrers Samtykke. Inden Tilladelsen gives, skal Stationsbestyreren træffe enhver fornøden Sikkerhedsforanstaltning, saaledes at den Vogn, under hvilken der skal arbejdes, ikke paakøres under Rangering eller deslige eller paa anden Maade udsættes for at blive sat i Bevægelse, saa længe Arbejdet varer.

Den Sporstrækning, paa hvilken den paagældende Vogn henstaar alene eller i Række med andre Vogne, skal derfor afspærres for enhver Rangerbevægelse, saavel ved Signaler (Standsignaler for begge Ender af Vognrækken) som ved, at Adgangen til Sporstrækningen fra andre Spor saa vidt muligt forhindres ved Sporskiftestillingen, samt ved, at fornøden Underretning gives Rangerlederne, Lokomotivførerne og andre Deltagere i Rangeringen.

Stationsbestyreren bærer det fulde Ansvar for, at

Sikringsforanstaltningerne er truffet paa betryggende Maade, og det er strengt forbudt de paagældende Arbejdere at blande sig deri og da navnlig at omstille eller aflaaase de omhandlede Sporskifter.

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

Signal Nr. 66 («Flytning af Vogne forbudt») anvendes efter Reglerne i »Almindeligt Signalreglement«.

## J. Underretning til Troljer og Draisiner om Særtog og Arbejdstog.

### Ordre Nr. 24.

Naar der er bekendtgjort Arbejdstogs Løb paa en Strækning, og der inden for den bekendtgjorte Arbejdstid skal fremføres Troljer eller Draisiner over denne Strækning, skal Føreren af det paagældende Køretøj ved Forespørgsel til Stationer m. v. - - eventuelt pr. Telefon fra et Vogterhus — skaffe sig Meddelelse om, hvor Arbejdstoget befinder sig.

Lignende Forsigtighedsregler bør iagttages, naar der er signaliseret Særtog.

Stationerne skal meddele de forlangte Oplysninger saa nøjagtigt som muligt, og Oplysningerne maa kun gives af Stationspersonale, der opfylder Betingelserne for at kunne fungere som Stationsbestyrer.

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

#### Ordre Nr. 25.

I Forbindelse med Reglerne i Togreglementets § 46, 2, om Foranstaltninger til Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane, bestemmes yderligere følgende:

De Tjenestemænd, der udsendes til Dækning af et holdende Tog, skal foruden Flag eller Lygte tillige medføre Knaldkapsler.

Dækningssignalerne, der gives ved Signal Nr. 6 (Haandsignal »Stop«), skal vises i en Afstand af 12 à 16 Telegrafstænger fra det holdende Tog og skal under alle Vejrforhold suppleres med Knaldsignal (Signal Nr. 25).

I Mørke og usigtbart Vejr skal der endvidere, indtil den bagud sendte Dækningspost med Sikkerhed kan vides at være naaet ud i den foreskrevne Afstand, ved Togets Bagende afbrændes rødtlysende Fakler.

Bliver Toget i Stand til at genoptage sin Fart, skal Dækningsposterne kaldes tilbage til Toget, eventuelt ved at Lokomotivføreren lader Dampfløjten lyde i længere Tid. De udlagte Knaldsignaler skal forblive paa Linien.

Kaldes Dækningsposten tilbage, inden han har indtaget sin Plads i den foreskrevne Afstand fra Toget, udlægger han Knaldsignal paa det Sted af Linien, hvortil han er naaet.

Skal Toget i Henhold til Togreglementets Bestemmelser dækkes under Frem- eller Tilbagerykningen, skal den Dækningspost, der gaar foran i Togets Bevægelsesretning, medtage Knaldsignalet og straks paa ny udlægge det, naar

et modgaaende Tog kan ses eller høres at nærme sig, og det under Frem- eller Tilbagerykning værende Tog skal straks standses.

Paa Dobbeltspor maa det paa ny sætte sig i Bevægelse, naar der haves Vished for, at det mødende Tog ikke befinder sig paa samme Spor.

Det af den anden Dækningspost udlagte Knaldsignal skal blive liggende paa Linien.

De i Togreglementets § 46, 2, foreskrevne Regler om Dækning af Tog, der gaar tilbage, gælder i alle Tilfælde, altsaa ogsaa naar Tog gaar tilbage efter at være kørt i Staa med tungt Læs paa Stigning, ved Bladfald eller liggende.

Saa længe Toget er i tilbagegaaende Bevægelse, skal der i Mørke og usigtbart Vejr fra Bagenden af Toget afbrændes rødtlysende Fakler.

Hvis Forholdet gør det ønskeligt, at det fra Toget udsendte Dækningsmandskab saa hurtigt som muligt vender tilbage, skal dette paa sin Vandring til Dækningsstedet søge at komme i Forbindelse med en ansat under Banetjenesten og overdrage denne Tjenestemand at dække Toget som her foreskrevet. Banetjenestens Personale er forpligtet til at efterkomme en saadan Anmodning fra en ansat af Togets Personale; dog maa tjenstgørende Ledvogtningspersonale paa dobbeltsporede Banestrækninger kun anvendes, naar Bevogtningen af den paagældende Overkørsel kan lades ude af Betragtning, fordi der ikke kan køres paa noget af Sporene.

Naar et Tog i Henhold til foranstaaende Bestemmelser har efterladt Knaldsignal paa Linien, skal det underrette den første Ledvogter- eller Blokpost samt tillige den første Station herom.

Der maa ikke forud gives et Tog Underretning om, at det vil møde et efterladt Knaldsignal, idet der skal regnes med Muligheden af, at der i anden Anledning kan blive udlagt Knaldsignal. For saa vidt Banestykket eller — paa dobbeltsporet Strækning — paagældende Spor først skal passeres af Tog i anden Retning fra den Station, til hvilken det standsede Tog er indbragt, skal Nabostationen underrettes for eventuelt at kunne underrette det Tog, der har mødt Knaldsignalet, om Grunden til Udlægningen.

Naar et Tog møder Knaldsignal paa Linien, skal Hastigheden straks nedsættes saa meget, at Toget med Sikkerhed kan bringes til Standsning foran den Hindring, det kan vente at møde, og Hastigheden maa i hvert Fald ikke overstige 25 km/T. Hastighedsnedsættelse skal finde Sted, selv om det er Lokomotivføreren bekendt, at der er efterladt Knaldsignal paa Linien, og Lokomotivføreren maa ikke genoptage normal Kørehastighed, forinden han af en efterfølgende Blokpost, Ledvogterpost eller Station har faaet Underretning om Grunden til, at Knaldsignal har været udlagt, og om, at Hindringen er fjernet.

Togenes Forsyning med Fakler og Knaldkapsler.

Ethvert Tog skal medføre Beholdning af Fakler og Knaldkapsler til Signalgivning, naar Toget ekstraordinært standser paa fri Bane. I den Anledning vil der paa samtlige Toglokomotiver blive anbragt 1 og i samtlige Rejsegodsvogne 2 tilloddede Blikhylstre med rød Etiket: »Signal-Fakler«, og som indeholder:

- 2 Stk. rødtlysende Signalfakler,
- 6 - Knaldkapsler,
- 1 - Studs til Faklens Anbringelse i Signaltavle-Holderen paa Vogne.

Endvidere vil alle Togudgangsstationer blive forsynede med Reservebeholdning af de nævnte Hylstre med Indhold.

Hylstrene kan kun aabnes ved at afrive Laaget. Dette sker ved at trække i den paa Hylstret anbragte Metaltraad. Hylstrene maa ikke bæres i denne Metaltraad.

Faklen tændes ved at afskrue dens Dæksel og stryge dettes Strygeflade henover den i Faklens Masse siddende Tændsats.

Faklen kan, naar den skal benyttes, anbringes i Signaltavle-Holderen paa Bagenden af Togets sidste Vogn. Den i Hylstret værende Studs passer saavel til Faklens Rør som til Signaltavle-Holderen og tjener tillige til at give Faklen den skraa Stilling, som er nødvendig, for at Slagterne let kan falde af; sker dette ikke, hemmes Lysvirkningen væsentlig.

Den Tjenestemand, som skal betjene Slutbremsen i et Tog, skal forinden Togets Afgang fra Udgangsstationen afhente det ene af de i Rejsegodsvognen værende Hylstre og anbringe dette i Slutbremserummet eller — for saa

vidt et saadant ikke forefindes — umiddelbart ved Slutbremsen.

Paa Stationer, hvor Togpersonalet skifter, skal det tiltrædende Togpersonale forvisse sig om, at denne Bestemmelse er overholdt.

Naar Toget er naaet til Endestationen, skal den Togtjant, som har betjent Slutbremsen — for saa vidt Hylstret ikke har været aabnet, jfr. nedenfor — paa ny anbringe dette paa dets Plads i Rejsegodsvognen.

Togføreren, henholdsvis Lokomotivføreren, skal inden Togets Afgang fra Udgangsstationen sikre sig, at Hylstrene medføres. Togføreren skal endvidere sikre sig, at den Tjenestemand, som skal betjene Slutbremsen, som paa budt afhenter det ene af de i Rejsegodsvognen værende Hylstre og anbringer dette ved Slutbremsen. Paa Togets Endestation skal Togføreren ligeledes paase, at det paagældende Hylster bringes tilbage til dets Plads i Rejsegodsvognen, medmindre det har været aabnet, i hvilket Tilfælde forholdes som nedenfor anført.

Naar Rangerlokomotiver skal fremføre Tog, anvendes som Skydelokomotiv ud over Stationsgrænsen eller føres over Banen som enkeltkørende Lokomotiv, paahviler det Lokomotivføreren at drage Omsorg for, at der medføres Fakkelhylster paa Lokomotivet. I dette Øjemed er Maskindepoterne forsynede med Hylstre, som efter endt Tur afleveres til Hjemstedsdepotet.

Naar et Hylster har været aabnet, maa dette ikke — selv om intet af Indholdet er benyttet — paa ny anbringes paa sin Plads paa Lokomotiv eller i Rejsegodsvogn, men skal af Lokomotivføreren, henholdsvis Togføreren, foranlediges afleveret til Togets Endestation, der straks skal anbringe et nyt Hylster. Stationerne skal indsende afbenyttede Hylstre til vedkommende Centralværksted.

Naar et Tog nedbryder, og Toget foruden Lokomotivpersonalet kun er betjent af een Mand (Togføreren), skal Lokomotivfyrbøderen assistere Togføreren med den i Togreglementets § 46 foreskrevne Dækning af Toget. Togføreren skal da besørge Dækningen bagud og Lokomotivfyrbøderen forud. De paagældende skal søge at opnaa Forbindelse med Ledvogter, Banearbejder eller andet Personale, for at disse kan overtage Dækningen.

Der skal medgives enkeltkørende Lokomotiver, som er paa Vej til Værksted, fordi deres Tilstand gør dem uskik- kede til Fremførelse af Tog, en Mand foruden Lokomotiv- personalet. Denne Mand skal i paakommende Tilfælde i Forbindelse med Lokomotivfyrbøderen tilvejebringe Dæk- ningen.

VI Bestemmelser vedrørende Hængerne (Herunder Kædel og Hængerløber og Hængerløber) og Kædel.

1. Alle Hænger og Kædel skal være af Stålbjælder og skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

2. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

3. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

4. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

5. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

6. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

7. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

8. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

9. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

10. Hængerne og Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Hængerne skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte. Kædelene skal være af samme Størrelse og Form som de i de følgende Artikler bestemte.

## VI. Bestemmelser vedrørende Rangering (herunder Kørsel paa Havnebaner og Havnepladser) og Kobling

### A. Almindelige Regler vedrørende Rangering\*).

Ordre Nr. 26.

#### I. Rangerpersonalet.

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

Enhver, der har med Rangering at gøre, skal være forsynet med Signalfløjte og, i alt Fald Lederen, i Mørke tillige med Haandsignallygte.

Rangersignalerne gives enten med Haandsignal alene eller med Signalfløjte, suppleret med Haandsignal, og gentages, for saa vidt der rangeres med Lokomotiv, med dettes Dampfløjte paa tydelig Maade.

Lokomotivføreren maa ikke adlyde ureglementerede Signaler eller mundtlige Ordre vedrørende Lokomotivets Bevægelser under Rangeringen, men kun de foreskrevne Signaler.

Personalet kan under Rangeringen staa paa Lokomotivet eller paa Vognenes Fodtrin, for saa vidt det ikke skal være ved Skruebremserne, men det er forbudt at tage Plads paa Pufferne.

\*) For Rangering paa Havnepladser gælder tillige Reglerne i Ordre Nr. 27. For Rangering til og fra Færger gælder Reglerne i Ordre Nr. 28. For Togs Ind- og Udrangering gælder Reglerne i Ordre Nr. 20.

Det tilsynsførende overordnede Personale skal paase, at Rangerpersonalet ikke letsindigt udsætter sig for Fare.

Rangeringen skal altid ledes af en bestemt Mand, Rangerlederen. Ledelsen af Rangeringen i Almindelighed.

Til Ledelse af Rangeringer, der udføres med Lokomotiv eller Hest, maa kun anvendes fast ansatte Tjenestemænd, der efter Stationsbestyrerens Skøn er tilstrækkeligt indøvet, samt Stationsarbejdere, der har bestaaet Portørprøven og været mindst 10 Maaneder i Statsbanernes Tjeneste — jfr. dog Undtagelsen i Ordre K 3, Afsnit 2 e.

Rangerlederen er ansvarlig for, at Arbejdet udføres med Omsigt, Nøjagtighed og efter de foreskrevne Regler.

Lokomotivføreren skal med Lokomotivet foretage enhver Bevægelse, som forlanges af ham, for saa vidt han ikke finder, at den kan medføre Fare, og han skal i dette Tilfælde gøre Rangerlederen opmærksom herpaa. Sidstnævnte kan derpaa kun skriftligt beordre Lokomotivføreren til at foretage Bevægelsen, hvorefter Ansvar for mulig opstaaende Skade paahviler ham alene og ikke Lokomotivføreren. Rangerlederen skal vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse det mest mulige af den Strækning, der skal befares, og til straks at standse Rangeringen, for saa vidt der skulde vise sig Hindringer for denne.

Han skal derhos, naar der rangeres med Lokomotiv, forud underrette Lokomotivføreren om, hvilket Arbejde der skal udføres, og under Rangeringen saa vidt muligt stille sig saaledes, at han kan ses af Lokomotivføreren, og at denne tydelig kan se, henholdsvis høre Signalerne. Kan fornøden direkte Rapport mellem Rangerleder og Lokomotivfører ikke opnaas, skal en Mellemmand, der gentager Signalerne, benyttes.

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

Ved Sporskiftebetjening, der ikke udføres af Rangerlederen selv eller af hans Hjælpere, skal Rangerlederen være i den fornødne Forbindelse med den Tjenestemand, der betjener Sporskifterne.

Naar Rangerlederen ikke kan overse hele den Strækning, der skal befares, og han ved Tilraab foranlediger

Sporskifterne stillet til et nærmere bestemt Spor, skal Sporskifteren efter at have indstillet Sporet som forlangt gentage Rangerlederens Ordre og Gentagelsen være Bekræftelse paa, at Sporet er frit og Sporskifterne rigtigt stillede.

Naar Ledelsen af en Rangermaskine overgaar til en anden Rangerleder, skal den fratrædende udtrykkelig give Føreren af Rangermaskinen Meddelelse herom. Uanset denne Bestemmelse kan Stationsbestyreren dog til enhver Tid paa eget Ansvar gribe ind i Rangeringen.

For saa vidt Uheld under Rangeringen maatte indtræffe, skal Rangerlederen snarest underrette Stationsbestyreren og søge Grunden til Uheldet konstateret.

Ledelse af Rangeringen ved Togene. Paa nedennævnte Stationer ledes den ved Togene forefaldende Rangering af Stationspersonalet, medmindre Stationen beordrer Togføreren i hvert enkelt Tilfælde til at overtage Ledelsen:

### 1. Distrikt:

Københavns Hovedbanegaard, Københavns Godsbane-  
gaard, Frederiksberg, Nørrebro, Østerbro, Hellerup,  
Holte, Hillerød, Helsingør, Charlottenlund, Klampenborg,  
Frederikssund, Roskilde, Ringsted, Sorø, Slagelse, Korsør,  
Køge, Næstved, Masnedsund, Masnedø, Orehoved, Nykø-  
bing F., Gedser, Skelskør, Holbæk, Kalundborg og Vedde.

### 2. Distrikt:

Nyborg, Odense, Strib, Assens, Tinglev, Røde-Kro,  
Vojens, Vamdrup, Lunderskov, Kolding, Fredericia, Vejle  
H., Horsens, Skanderborg, Aarhus H., Langaa, Randers,  
Hobro, Aalborg, Nørre-Sundby, Hjørring, Frederikshavn,  
Aarhus Ø., Ryomgaard, Grenaa, Sønderborg, Aabenraa,  
Haderslev, Bramminge og Esbjerg. *Rødby.*

### 3. Distrikt:

Varde, Skern, Herning, Silkeborg, Brande, Grindsted,  
Vejle N., Viborg, Skive, Struer, Holstebro, Vemb, Ring-  
købing, Aalestrup, Aars, Løgstør, Glyngøre, Oddesund  
Syd, Oddesund Nord, Thisted, Ribe, Løgumkloster og  
Tønder.

Paa de øvrige Stationer paahviler Ledelsen af Tog-  
rangeringen Togføreren personlig efter Tilladelse fra Sta-  
tionsbestyreren.

Saaframt Togføreren imidlertid ikke kører forude i  
Toget, men har Plads saa langt tilbage i dette, at Range-  
ringens Paabegyndelse væsentligt vilde forsinkes ved at  
afvente hans Tilstedekomst, skal han have truffet for-  
nøden Aftale med forreste Togbetjent, saa at denne, un-  
der Iagttagelse af de i de efterstaaende fastsatte Regler,  
kan paabegynde Rangeringen. Stationsbestyrerens Tilla-  
delse til Rangeringens Paabegyndelse kan efter Omstæn-  
dighederne gives enten mundtlig til Togføreren eller  
mundtlig, evt. ved Afgivelse af Haandsignal »Gaa frem«  
eller »Gaa tilbage« direkte til forreste Togbetjent. Giver  
Stationsbestyreren Tilladelse til Togføreren, skal denne,  
saafremt det vil være hensigtsmæssigt, at forreste Togbe-  
tjent paabegynder Rangeringen, snarest afgive Haandsig-  
nal »Gaa frem« eller »Gaa tilbage« til ham. Togbetjenten  
skal have Opmærksomheden henvendt paa Afgivelsen af  
nævnte Haandsignal fra Stationsbestyreren eller Togfø-  
reren og gentage Signalet som Tegn paa, at han har op-  
fattet det. I alle Tilfælde skal Togføreren hurtigst muligt  
begive sig frem for selv at overtage og fortsætte Ran-  
geringen.

### 2. Forskellige Regler vedrørende Rangeringens Udførelse.

Under Rangering skal Rangerlederen overbevise sig Tilsyn med  
om, at der er frit Spor, hvor Bevægelsen skal foregaa, og Spor og  
at Sporskifterne er rigtigt stillede og eventuelt betjent Vogne m. v.  
samt sikre sig, at der ikke er anbragt Stoppebomme eller  
andre Stoppemidler mellem de Vogne, hvormed eller hvor-  
til der skal køres.

Ved Rangering paa Læssespor og Nabospor til Læsse-  
spor samt i alle Tilfælde med Vogne under Af- eller Paa-  
læsning skal Rangerlederen sørge for, at de ved Vognene



beskæftigede Folk, der ogsaa kan opholde sig paa den fra Læssevejen vendende Side af Læssesporet, varskos i Tide.

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

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

Det skal paases, at Presenningbomme, Læssebroer o. l. anbringes saaledes, at Beskadigelse ikke derved kan fremkomme.

Rangering paa Terræn, der er tilgængeligt for Publikum. Naar der rangeres paa Terræn, som ligger uden for Banernes indhegnede Grund, og som er tilgængeligt for den almindelige Færdsel, skal en Mand gaa foran Rangeretoget. Ved Rangerbevægelser til eller ud over Overkørsler skal Rangerlederen enten sikre sig, at Ledpasseren er til Stede, eller gaa foran Rangertoget eller selv tage Plads ved Overkørslerne for at advare de vejfarende.

Foretages Rangeringen paa Statsbanernes indhegnede Terræn, men over Læssevejsoverkørsler eller lignende Overgange, skal disse i det Tidsrum, Stationspladsen er aaben for Publikum, under Rangerbevægelser være forsynede med transportable Spærretavler, for saa vidt ingen Bevogtning eller anden Afspærring finder Sted. Distriktet kan dog, hvor Omstændighederne taler derfor, tillade Afgivelser herfra.

Rejsendes Udstigning. Efter Standsning ved Perron af personførende Tog maa der ikke foretages Bevægelser med Togets Persondel, før de rejsendes Udstigning er tilendebragt og alle Kupédøre igen lukkede.

Rangering ud over Stationsgrænsen. Der maa ikke køres ud over Stationsgrænsen, medmindre Lokomotivføreren har erholdt Fribaneordre til nærmeste Station i Overensstemmelse med Reglerne for Arbejdstog.

Der kan dog gives afgaaende Tog Tilladelse til at rangere ud over Stationsgrænsen uden Fribaneordre, men Tilladelsen gives i saa Fald skriftlig af Stationsbestyrelsen til Lokomotivføreren med udtrykkelig Tilkendegivelse af, at der er afmeldt for Toget, eller at der er modtaget Deblokering fra Strækningen for det sidst forudgaaende Tog.

Afmeldingen skal i saa Fald gives paa følgende Maade: »Tog N skal inden Afgangen her fra Stationen rangere ud over Stationsgrænsen. Tog N x«.

Ringning skal derhos udsættes til umiddelbart inden Togets Afgang.

Naar et Tog paa dobbeltsporet Bane skal rangere ud over Stationsgrænsen ad venstre Spor, skal Fribaneordre altid udstedes.

Rangering i Togveje. Rangering ud i et ventet Togs Togvej maa kun finde Sted, naar det gælder om at fremskynde Toge- expedition, og det er sigtbart Vejr. Mastesignal »Stop« (Hold udenfor) skal være vist mod det ventede Tog.

Mod en ventet Sneplov maa Rangering ud i Togvejen overhovedet ikke finde Sted.

Rangering i Mørke. Under Rangering i Mørke skal Rangerlederen foranledige, at Enden af en Vogn, imod hvilken der rangeres, belyses ved Haandsignallygte, medmindre Lyset fra det rangerende Lokomotiv eller Belysningen paa Stationspladsen gør saadant unødvendigt.

I Krumspor skal Lyset afgives fra Sporets indvendige Side.

Vognenes Fart. Særlig Forsigtighed med visse Vogne. Under Rangering skal Vognenes Fart altid nøje reguleres, og der skal i saa Henseende tages Hensyn til Forholdene. Saaledes skal der udvises særlig Forsigtighed ved Rangering med eller mod Truckvogne, Vogne med levende Dyr, Køretøjer o. l., sammenlæssede Tømmervogne, forbundet med Trækstang, Bassin- og Krukkevogne, Vogne, hvis Indhold er af skrøbelig Beskaffenhed — f. Eks. Glas eller Syreballoner —, eller hvis Indhold let kan styrte om o. s. v.

Der skal udvises ganske særlig Omhyggelighed ved Rangering med eller mod Sovevogne og Personvogne med rejsende, Postvogne med Personale, Special-Fiskevogne, Vogne med Paaskrift »Brandfarlig« og »Rangeres forsigtigt«, Batterivogne og Vogne med Sprængstoffer — jfr. Afsnit 10.

Batterivogne maa ikke indsættes i den Del af blandede Tog og rene Godstog, hvormed der rangeres paa Mellestationer, for at Batterierne ikke skal blive beskadigede ved Rangeringen.

Med Hensyn til Truckvogne henledes Opmærksomhe-

den paa, at uforsigtig Rangering med eller mod Vognene kan foranledige alvorlige Beskadigelser af Truckerne, og at det er forbundet med den største Fare at indlemme Vogne med beskadigede Trucker i Tog. Skulde en Truckvogn under Rangering have faaet et stærkt Stød, skal Melding straks afgives til rette vedkommende, der foranlediger Vognen eftersat af Vognopsynet. Vognen maa ikke benyttes i Tog, inden det er konstateret, at den ikke har taget nogen Skade.

Naar Truckvogne fremføres gennem skarpe Kurver, hvor Sporene ligger nær ved faste Genstande eller nær ved Nabospor, paa hvilke der befinder sig rullende Materiel, skal Rangerlederen paase, at Fremførelsen sker med særlig Forsigtighed, da saadanne Vogne kan komme til at rage uden for Grænserne for det frie Rum over Sporene.

Der skal ligeledes udvises Forsigtighed under Rangering ved Varehus med særlig brede Vogne. Haandbremsen paa den mod Varehuset vendende Vognside maa ikke betjenes paa saadanne Vogne, og Rangeringen maa, hvis anden Bremse ikke forefindes i Trækket, ikke foregaa med stærkere Fart, end at Vognen kan standses med en Haandspage.

Der maa overhovedet ikke rangeres med Vogne, der er forbundne med stiv Trækstang, naar de er tomme eller læsset med en Vægt af under Halvdelen af Vognenes samlede paamalede Last.

Vogne, der medføres bag i Tog, og som er bestemt til at efterlades paa Hovedsporet, maa ikke afkobles dersteds, inden Stationsbestyrerens Tilladelse er indhentet. Afkobles Vognene, før Rangeringen med Toget er tilendebragt, skal de skydes 1 à 2 Vognlængder tilbage. Den Tjenestemand, der afkobler Vognene, skal sørge for, at de bremses forsvarligt.

For Vognes Afkobling ved Sidespor paa fri Bane gælder Reglerne i Ordre Nr. 33, Side 147.

Naar de færdigrangerede Vogne er paa Plads, skal de altid staa inden for Frispormærkerne og være sikrede ved Bremsning og Sammenkobling.

Afkobling af Vogne bag i Tog.

Sikring af færdigrangerede Vogne.

Naar Bane- eller Maskintjenesten ønsker Vogne Rangering paa Stationsomraadet for Bane- og Maskintjenesten. flyttet uden for de dem overdragne Omraader, skal der rettes Henvendelse til Stationen, der da giver de fornødne Anvisninger og derefter bærer Ansvar for Vognenes Flytning.

Bliver det nødvendigt at lade private Personer flytte Vogne paa Statsbanernes Spor paa Stationerne, maa dette kun ske efter Stationens særlige Tilladelse, under dens Kontrol og paa dens Ansvar. Foretager private saadan Flytning uden Stationens Tilladelse, skal der til Distriktet indsendes Indberetning bilagt med alle Oplysninger, for at den paagældende kan blive draget til Ansvar.

### 3. Kobling.

Til- og Frakobling maa som Regel kun ske, medens Vognene holder stille. Det er ubetinget forbudt at rangere med slækkede Koblinger for at afkoble under Farten og lade Lokomotivet gaa ad eet Spor og Vognene ad et andet.

Regler vedrørende Udførelse af Kobling findes i øvrigt i Ordre Nr. 29, Side 118.

### 4. Bremsning.

Det skal iagttages, at Bremses under Rangering bliver betjent i saa stort Omfang som muligt og under Rangering med Stød saavel paa de afslaaede Vogne som paa de Vogne, der bliver ved Lokomotivet. Eventuelt kan Hemske og Haandspager anvendes til Vognenes Stands-

ning, naar der ikke findes Bremsen blandt de Vogne, der skal flyttes.

Ved Brugen af H e m s k o skal der tages Hensyn til Skinnernes Tilstand; som Hovedregel gælder, at Hemsko ikke maa benyttes, naar der findes Sand eller Grus paa Skinnerne. I Frostvejr, eller naar Skinnerne er fedtede, er det dog tilladt undtagelsesvis at strø en ringe Mængde Sand eller Aske paa det foran Hemskoen værende Skinne-stykke samt paa Hemskoens Spids for at undgaa, at Hemskoen skydes foran Hjulet. Det skal endvidere paases, at Hemsko ikke anbringes saa tæt ved Sporskifter og Hjertestykker, at de under Brugen kan naa disse Steder. I Kurver maa de kun anbringes paa Kurvens indvendige Skinne. Hemsko maa dog bortset fra de særlige Tilfælde, hvor Tilladelse fra Distriktet foreligger, kun anvendes paa Ranger- og Godsbanegaardsanlæg samt foran Stoppebomme og foran Enden af blinde Spor o. l. Der skal altid være anbragt en dobbelt Hemsko i en Afstand af 2 m fra Grusvolden ved Enden af Blindspor.

Ved Brugen af H a a n d s p a g e r til Standsning af Vogne skal det iagttages, at Haandspagerne kun anvendes ved de bageste Hjul i Vogntrækket, da det kan medføre Fare for Bremsen at anvende dem ved de andre Hjul. Standsningen iværksættes ved, at Haandspagen anbringes under Bærefjederens bageste Del med Støtte mod Fjederstroppen og trækkes til, saaledes at den virker bremsende paa Hjulringen, samtidig med at Trækket i Haandspagen direkte modvirker Vognens Bevægelse. Haandspager maa ikke stikkes ind imellem Hjuiegerne paa Vogne, der er i Bevægelse.

Rangerlokomotivernes Vakuumbremse og Haandbremse maa under Rangering med Vogne kun benyttes med stor Forsigtighed, for at der ikke skal fremkomme stærke Stød, hvorved Uheld kan indtræffe.

Under R a n g e r i n g m o d h e n s t a a e n d e Vogne skal disse være bremsede eller paa anden Maade sikrede, saa at der ikke kan være Fare for, at Vognene kan løbe for langt. I Overensstemmelse hermed skal under Rangering med Tog den henstaaende Togdel holdes bremsset, indtil Rangeringen er til Ende. Den Tjenestemand, der foretager Afkoblingen, skal i de Tilfælde, hvor der i den hen-

staaende Togdel ikke findes betjente Skruebremsen, bremse Togdelen ved Hjælp af Haandbremsen eller paa anden hensigtsmæssig Maade. Rangerlederen skal sikre sig, at dette sker.

### 5. Sporskifternes Stilling og Sikring.

Sporskifter skal være vel smurte og renholdte, saaledes at de let kan omstilles.

De Sporskifter, der skal passeres under Rangeringen, skal være rigtigt stillede for paagældende Bevægelse, hvad enten de er med- eller modgaaende. Medgaaende Sporskifter maa altsaa ikke »køres op«.

Med Hensyn til Sikring af de modgaaende Sporskifter sondres imellem, om Rangeringen foretages med Togmaskiner\*), eller med andre Midler.

Naar Rangering foretages med T o g m a s k i n e, skal alle modgaaende Sporskifter være enten

- 1) aflaaede ved Hængelaas,
- 2) haandbetjente,
- 3) centralbetjente (med Betjeningshaandtagets Klinke i Hak),
- 4) fastholdte af Armsignal,
- 5) fastholdte af den stockflethske Sporskiftelaas i Laaestilling, eller
- 6) (ved Sporskifter af ældre Konstruktion) fastholdte af Stoppebolt i Sporskiftebukken.

Foretages Rangeringen med a n d r e M i d l e r, er det

\*) Til Togmaskiner henregnes alle Lokomotiver, der er tjenstgørende for Tog. Lokomotiver, der skal afgaa med Tog, betragtes som Togmaskiner fra det Tidspunkt, da de overtages af Stationspersonalet. Lokomotiver, der efter endt Fart skal bringes til Remise eller benyttes til Rangering, betragtes derimod ikke i denne Forbindelse som Togmaskiner.

tilstrækkeligt, at Sporskiftet er holdt i Stilling af Kontravægt.

I alle Tilfælde skal Rangerpersonalet sikre sig, at Tungen slutter tæt til Sideskinnen.

Centralaflaasning af Sporskifter, der ikke sker ved selve Centralbetjeningen, maa overhovedet ikke benyttes under Rangering.

Naar Rangeringen er endt, skal Sporskifter i Hovedspor være stillede til Hovedspor. Sporskifter til Bagspor og Afløbsspor skal være stillede saaledes, at Vogne i Drift ikke kan løbe ud i Hovedspor.

### 6. Betjening af Drejeskiver.

Inden Drejeskiver passeres af Lokomotiver eller Vogne, skal det paases, at de er stillede rigtigt, at samtlige Rigler er i Laasestilling, og at Pallerne er satte i Hak.

Drejeskiverne maa ikke bringes til Standsning ved Hjælp af Riglerne eller Pallerne.

Efter Forlangende af Lokomotivføreren (eventuelt ved Signal Nr. 51) skal Stationen være behjælpelig med Drejning af Lokomotiver.

Saadan Assistance maa dog ikke forlanges uden bydende Nødvendighed.

### 7. Rangering med Lokomotiv.

Distrikterne fastsætter i Togplanerne de Tider, hvori Ordinær Rangertjeneste. Tog- og Rangermaskinerne paa de enkelte Udgangs- og Endestationer m. v. ordinært kan anvendes til Ranger-tjeneste.

For Toglokomotivernes Vedkommende regnes Ranger-tiden for afgaaende Tog fra det Tidspunkt, Lokomotivet forlader Maskintjenestens Sporomraade, og til Togets planmæssige Afgangstid, medens Rangertiden for ankommende Tog regnes fra planmæssig Ankomsttid, til Lokomotivet kører ind paa Maskintjenestens Sporomraade, medmindre Toget er forsinket i Ankomsten, i hvilket Tilfælde der regnes fra den virkelige Ankomsttid.

Kommer et Lokomotiv ikke ind paa Maskintjenestens Sporomraade i Tiden mellem Fremførelsen af to Tog, betragtes hele den mellemliggende Tid, beregnet paa den ovenfor angivne Maade, som Rangertid, uanset om der er udført virkeligt Rangerarbejde eller ej.

For Rangermaskiners Vedkommende — og for Toglokomotiver, der anvendes til Rangering, uden umiddelbart før eller efter Rangeringen at benyttes til Togtjeneste — regnes Rangertiden fra det Tidspunkt, da Lokomotivet forlader Maskintjenestens Sporomraade, og indtil det efter endt Rangering atter kører ind derpaa.

Ud over de saaledes fastsatte Rangertider kan der af vedkommende Stationstjenestemand eller Togfører paa egen Haand ekstraordinært og mundtligt forlanges yderligere Rangering. Ekstraordinær Rangering.

For afgaaende Tog skal Lokomotivføreren underrettes mindst  $\frac{1}{2}$  Time inden Rangeringens Begyndelse, naar der skal rangeres længere Tid end anført i Planen.

Naar en Togmaskine skal rangere paa sin Endestation ud over den fastsatte Rangertid, skal denne Station, om muligt gennem en foranliggende Station, men senest umiddelbart efter Togets Ankomst, underrette Lokomotivføreren derom.

Hvor Trækkekraften paa vedkommende Station ikke er tilstrækkelig til at faa de forskellige Tog rangeret i rette Tid, kan de Lokomotiver, der er under Damp, rekvireres, mod at der efter endt Rangertjeneste af Stationen gives Lokomotivføreren Kvittering, og mod at Indberetning gøres til Distriktet, men vedkommende Stationsbestyrer vil blive holdt ansvarlig for, at Lokomotiver ikke tilkaldes uden tilstrækkelig Grund, ikke benyttes længere end absolut nødvendigt og ikke hindres i Forberedelse til Tjeneste for Tog.

Ranger-  
kvittering.

For Rangermaskinens Vedkommende og for Toglokomotiver, der anvendes til Rangering uden umiddelbart før eller efter Rangeringen at benyttes til Togtjeneste, giver Rangerlederen Lokomotivføreren Kvittering for hele Rangertiden (paa Formular Nr. A 118). For Rangering med andre Lokomotiver gives der kun Kvittering for den Tid, der rangeres ud over den i Togplanerne fastsatte ordinære Rangertid. Genpart af Kvitteringen gives til Stationsbestyreren, der kontrollerer Angivelsernes Rigtighed.

Ophør med  
Rangering  
og Kobling  
til Tog.

Et afgaaende Lokomotiv skal, naar ingen anden Ordre modtages, ophøre med Rangeringen saa tidligt, at Prøverne med Vakuumledningen m. m. kan være tilendebragt i betimelig Tid; i hvert Fald skal Lokomotivet være for Toget senest 5 Minutter før den planmæssige Afgangstid.

Tilkoblingen til Toget foretages af Trafiktjenestens Personale. Straks ved Tilkoblingen til et Tog, der skal bremses med Vakuumbremse, skal Lokomotivføreren slippe Luft ind i Lokomotivets Vakuumledning og i øvrigt forholde sig efter de i Vejledningen i Vakuumbremmens Benyttelse fastsatte Regler.

Sammen-  
kobling af  
Lokomo-  
tiver.

To Lokomotiver, der paa en Station samtidigt skal køre til eller fra samme Tog, skal altid være sammenkoblede. Sammenkobling skal ogsaa finde Sted af Lokomotivernes Vakuumledning, naar det Tog, de paagældende Lokomotiver skal fremføre, er vakuumbremset.

Under Rangering paa Mellemstationer af Tog med to Lokomotiver bør det forreste frakobles, da der som Regel derved vil vindes Tid.

Rangering  
med svære  
Lokomotiver  
paa let  
Spor.

Paa Spor af 22,5 kg Skinner maa der ikke foretages Rangering med Lokomotiver af Litra P eller R. (Paa samtlige Stationer paa Falsterbanen er der i denne Anledning ved Overgangspunkterne til Spor af nævnte Skintype anbragt T-formede Frispormærker, fremstillede af to almindelige Frispormærker og med Kroppen pegende ind mod det lette Spor. Stationerne er ansvarlige for, at de svære Lokomotiver ikke føres ud over forannævnte Frispormærker).

Lokomotiv-  
kørsel ved  
private  
Sidespor.

Ved private Sidespor, hvor Kørsel med Statsbanernes Lokomotiver er helt eller delvis forbudt, er der til Underretning for Lokomotivpersonalet anbragt firkantede Tav-

ler med Paaskrift: »Lokomotivkørsel forbudt«, henholdsvis »Kørsel kun tilladt Rangermaskiner«.

Da Lokomotiver af Litra D ikke kan befare alle de private Sidespor paa Nordbanen, paa hvilke Kørsel med Togmaskiner ellers er helt eller delvis tilladt, er der ved de Sidespor, hvor Rangering med disse Lokomotiver ikke maa finde Sted, anbragt firkantede Tavler med Paaskrift: »Kørsel med D-Maskiner forbudt«.

### 8. Rangering med Hest.

Det skal paases, at der ikke begaas Dyrplageri ved Behandlingen af Rangerheste, navnlig ikke ved, at Trækkene er for tunge.

Trækkrogen kan ved Træk paa højst 3 Vogne anbringes i de Kroge eller Bøjler, der til dette Øjemed er anbragte paa Vognene.

Skal der flyttes et større Træk Vogne, skal Trækkrogen befæstes til en af Vognenes Akselgaffler.

### 9. Rangering med Tov.

Rangering med Tov maa kun foretages, naar Tovet med Kroge og Ringe er fuldkommen paalideligt. Igangsætning skal ske jævnt og ikke med pludseligt Ryk.

Tovet maa kun benyttes i dets fulde Længde og ikke formindskes ved Sammenlægning.

For Befæstelsen af Rangertovets Trækkrog gælder samme Regler som ovenfor foreskrevet ved Rangering med Hest.

Rangering med Tov maa som Regel ikke finde Sted ud imod en Havnebane, jfr. Ordre Nr. 27, Afsnit I.

#### 10. Rangering med Stød.

I Almindelighed skal under Rangeringen de Vogne, hvortil eller hvormed der rangeres, være sammenkoblede.

Naar det maa anses for ønskeligt, kan det dog tillades, at der rangeres med Stød, d. v. s., at en eller flere afkoblede Vogne sættes i Fart hen imod det Sted, hvortil de er bestemt, og derefter slippes; men den, der leder Rangeringen, skal da sørge for, at det fornødne Personale og de fornødne Midler til Vognenes Standsning er til Stede. Koblingerne mellem Vognene maa ikke være slækkede under Rangering med Stød.

Bevægelsen skal reguleres saaledes, at der ikke stødes haardt mod Vogne eller Stoppebomme.

Rangering med Stød maa ikke foregaa paa Steder, der er tilgængelige for den offentlige Færdsel, mod et Færgeleje paa Spor, der er stillede til Færgeklappen, eller ud mod den fri Bane. Saadan Rangering maa som Regel heller ikke foretages ud mod en Havnebane (jfr. Ordre Nr. 27), og i det hele taget ikke paa Steder, hvor en svigtende Bremsning eller andre Forhold kan medføre Fare.

Rangering med Stød er i øvrigt forbudt:  
med Vogne, hvori der befinder sig rejsende, og  
med eller mod Postvogne, hvorfra der vises gult

- - - Flag eller gult Lys,
- - - Special-Fiskevogne,
- - - Batteri-Vogne og
- - - Vogne med Sprængstoffer eller Ammunition.

#### 11. Rangering paa Maskintjenestens Sporomraade.

Lokomotiverne skal paa Stationerne i Reglen ledsages af Stationspersonalet til og fra Grænsen for Maskintjenestens Omraade. Rangermaskiner, der kun betjenes af een Mand, skal dog af Stationspersonalet ledsages til og fra selve Lokomotivremisen.

Naar et Lokomotiv paa Maskintjenestens Sporomraade ledsages af en af Stationspersonalet, skal denne være Lokomotivføreren behjælpelig med Betjeningen af Sporskifter og Drejeskive; men Lokomotivføreren er Rangerleder og skal som saadan give Ordre til, hvilke Sporskifter, der skal betjenes m. m.

## B. Rangering og Kørsel paa Havnebaner og Havnepladser\*).

### Ordre Nr. 27.

Grænserne mellem Stationspladsen, Havnebanen (hvorved her forstaaes Forbindelsesbanen mellem Stationspladsen og Havnepladsen) og Havnepladsen indbyrdes fastsættes af Distriktet og angives ved Stationsmærker.

De efterfølgende Regler for Kørsel og Rangering paa Havnebaner og Havnepladser kan suppleres med særlige Forskrifter fra de lokale Jernbane-Myndigheder. For København's Havnebane og Banen fra Langebro til Renholdningsstationen ved Kløvermarksvej, for hvilke der findes et særligt Ordensreglement\*\*), finder de efterfølgende Bestemmelser kun Anvendelse, for saa vidt de er forenelige med Ordensreglementet. De øvrige for enkelte Havnebaner givne særlige Politibestemmelser gælder i Forbindelse med de her givne Regler.

Saafermt Havnebanen, henholdsvis Havnesporene, benyttes af Tog til og fra den frie Bane, maa der ikke finde Havnekørsel Sted paa de paagældende Spor i Togtid. Mastesignal for Togene til Ind- og Udkørsel maa først stilles og Afgangssignal først gives, naar Stationsbestyreren har Sikkerhed for, at Havnesporet ikke er belemret af Havnetog. De fra fri Bane kommende Tog skal standse, inden de bevæger sig ind paa Havnespor, og under Passagen af disse skal Reglerne for Fremførelse af Havnetog overholdes.

\*) Fortegnelse over Havnebanerne med Angivelse af de største Fald paa disse findes Side 104.

\*\*) Optaget i »Politibestemmelser for de danske Statsbaner«.

Kørsel paa Banestrækningen Nyborg-Knudshoved sker efter Reglerne for Kørsel paa Havnebaner.

## I. Kørsel mellem Stationsplads, Havnebane og Havneplads indbyrdes.

Rangering med Stød eller Tov maa ikke finde Sted ud mod en Havnebane, medmindre der haves fuldstændig Sikkerhed for, at Vognene, selv om det ikke skulde lykkes rettidigt at bremse dem, ikke kan løbe ud paa Havnebanen. Naar der rangeres ud paa Havnebanen, skal de nedenfor i Afsnit 2 givne Regler for Kørsel paa Havnebaner overholdes. Ved Kørsel fra Havnebanen ud paa Havnepladsen skal Farten sagtnes. Ved Kørsel fra Havnebanen ind paa Stationspladsen skal der holdes nøje Ud-kig med Rangerbevægelser paa Stationen.

Naar Havnetog ved Opkørsel fra Havnen til Stationen ledes direkte ind paa Spor, der benyttes som Togveje, maa de ikke føres ind i Togvejen uden særlig Tilladelse fra Stationsbestyreren, eventuelt givet ved lokalt Signal.

## 2. Kørsel paa Havnebaner.

Kørsel paa længere Havnebaner med betydeligt Fald Kørsel paa stærkt Fald. maa i Reglen kun finde Sted med Lokomotiv. Hvor Faldet overstiger 1:80 (12,5 ‰), maa der overhovedet ikke fremføres Vogne uden Lokomotiv.

Kørehastigheden maa ikke overstige 15 km/T. Kørehastigheden. Ethvert Havnebanetog skal foruden af Lokomotiv-Rangerpersonalet føreren (henholdsvis Rangerkusken) være ledsaget af

det til dets Bremsebetjening og øvrige Sikring fornødne Personale. En af Ledsagerne har som Rangerleder Kommandoen og er ansvarlig for, at de givne Forskrifter overholdes, og at al fornøden Forsigtighed iagttages. Rangerpersonalet skal være forsynet med Signalflygte og i Mørke med tændt Haandsignallygte. Lederen skal om Dagen medføre Signalflag.

Forsigtighedsregler, naar Havnebanen kan befæres af flere Tog samtidig. Hvor der kan køres til og fra Havnen med mere end eet Lokomotiv, og særlige Sikkerhedsforanstaltninger — saasom særligt Spor for op- og nedkørende Tog, særlige Sikringsanlæg eller Advarselsposter — ikke er truffet, maa Kørselen som Regel kun foregaa under Ledelse af en Tjenestemand, der synligt bærer et Skilt med Paa-skriften: »Havnebanefører«. Der maa kun findes eet saadant Skilt paa Stationen. Foretages der undtagelsesvis Kørsel eller Rangering paa Havnebaner under Ledelse af en Tjenestemand, der ikke bærer dette Skilt, skal denne drage Omsorg for, at der foran det af ham førte Tog gaar en Mand i tilstrækkelig stor Afstand til, at han med Sikkerhed kan forhindre Sammenstød med andre Tog, og Hastigheden maa da ikke være større, end at Manden ved almindelig Skridtgang kan holde sig forud. Er det for at overvinde en Stigning under saadanne Forhold nødvendigt, at Toget bevæger sig med større Hastighed end Skridtgang, skal den forangaaende Mand have et passende Forspring.

Sikring af Overkørsler og Broer. Under Kørsel paa Havnebaner skal alle Overkørsler enten være afspærrede med Led, Kæder eller Bomme og i Mørke forsynede med tændt Lygte, eller en Mand skal under Passagen af Overkørslerne gaa foran Toget eller tage Plads ved Overkørslerne for at advare de vejfarende.

Findes der bevægelige Broer paa Havnebanen, skal der være truffet særlige Foranstaltninger til Sikring af, at saadanne er aflaaede i rigtig Stilling under Togpassagen.

Lokomotivets Plads. Lokomotivet skal i Havnebanetog ubetinget være nederst paa Faldet, naar

- 1) under Nedkørsel rejsende befordres i Toget,
- 2) under Opkørsel rejsende befordres i Toget, og Faldet er stærkere end 1 : 60 (16,7 ‰), og
- 3) Faldet er stærkere end 1 : 50 (20 ‰).

I øvrigt skal Lokomotivet være nederst paa Faldet, naar dette er stærkere end 1 : 100 (10 ‰), saafremt det kan ske uden væsentlige Ulemper.

I Havnebanetog skal nedennævnte Brøkdeler af det samlede Antal Vognaksler i Toget have betjente Skruebremser: Bremsebetjening.

Paa Fald, der er mindre end 1:150 (6,7 ‰)					1/9
- - fra 1:150 inkl. til 1:100 ekskl. (6,7-10 ‰)					1/8
- - - 1:100 - - 1:80 - (10-12,5 ‰)					1/7
- - - 1:80 - - 1:60 - (12,5-16,7 ‰)					1/6
- - - 1:60 - - 1:50 - (16,7-20 ‰)					1/5
- - , der er større end 1:50 (20 ‰)					1/4

Ved Sammenstillingen af Akselantallet i Havnebanetog regnes alle Aksler, tomme og læssede, for hele Aksler. Det Antal Aksler, der efter Tabellen skal være forsynede med betjente Skruebremser, forhøjes eventuelt til nærmeste hele Tal. Haves det fornødne Antal Skruebremser ikke, kan der betjenes een Haandbremse for hver manglende skruebremset Aksel, dog ikke for Slutbremmens Vedkommende.

I Havnebanetog, som har Lokomotivet øverst paa Faldet, skal, naar rejsende befordres i Toget, den nederst paa Faldet værende Vogn have betjent Skruebremse. I øvrigt maa der efter den nederst paa Faldet værende betjente Skruebremse (Slutbremsen) kun medføres følgende Antal Vognaksler uden betjent Skruebremse:

Paa Fald, der ikke er stærkere end	
1:150 (6,7 ‰) 6 læssede eller 8 tomme Vognaksler	
1:100 (10 ‰) 4 — - 8 — —	
1: 50 (20 ‰) 3 — - 4 — —	

Medfører et ikke-personførende Havnebanetog ikke flere Vognaksler, end der efter det foregaaende maa have bag paa Slutbremsen, behøver der overhovedet ikke at være betjente Skruebremser i Toget.

Naar i et Tog, hvor Lokomotivet er øverst, den nederste Vogn ikke har betjent Skruebremse, og Faldet er stærkere end 1:200 (5 ‰), skal den i nedkørende Tog have nedpindet Haandbremse, i opkørende Tog saa vidt muligt betjent Haandbremse.



**Kobling.** Under Kørselen paa Havnebanen skal Dobbeltkobling anvendes paa samme Maade som i egentlige Tog. Dog maa Koblingen ikke strammes mere, end Krumningsforholdene tillader.

**Slutsignal.** Havnebanetog skal i Mørke føre Slutsignal. Naar Lokomotivet skyder, anbringes Slutsignalet paa den forreste Vogn.

### 3. Kørsel paa Havnepladser.

**Udkig og Ringning.** Naar Lokomotivet er forrest, skal Udkig og Ringning finde Sted fra det og en Stationstjenestemand have Plads paa Lokomotivets Fodtrin til Hjælp for Lokomotivføreren ved Udkigget, for saa vidt han ikke paa Grund af særlige Forhold skal gaa foran Toget (se nedenfor).

Er Lokomotivet ikke forrest, eller det ikke er forsynet med Klokke, eller dets Klokke er utjenstedygtig, tilkendes Togets Nærmelse ved Ringning med en Haandklokke af en Stationstjenestemand, der skal tage Plads paa Fodtrinet ved et af de forreste Hjørner af den forreste Vogn (henholdsvis Lokomotivet, dersom dette er forrest, og der ikke kan ringes fra det), for saa vidt han ikke paa Grund af særlige Forhold skal gaa foran Toget (se nedenfor). Er der ikke paa forreste Vogns forreste Hjørner anbragt Fodtrin til Benyttelse for den Tjenestemand, der skal afgive Klokkeringningen, skal han gaa ved Siden af Vognen ud for forreste Puffer. Er det i saadanne Tilfælde for at overvinde Stigninger undtagelsesvis nødvendigt at lade Toget køre med stærkere Fart end en Mands Gang, skal Tjenestemanden gaa forud i passende Afstand over den paagældende Strækning eller i Forvejen tage Plads paa et saadant Punkt af Stigningen, at han er i Stand til at advare de vejfarende og i Tide give Signaler til Toget. Det er forbudt at tage Plads paa Puffere eller Haandbremsen.

**Kørehastigheden.** Kørehastigheden maa ikke overskride 15 km/T. og skal altid formindskes til højst 7,5 km/T. ved alle Over-

skæringer af stærkt befærdede Gader eller Veje\*), naar disse ikke er afspærrede ved Bomme, Kæder e. l.

Paa alle Steder af Havnepladser, hvor der — enten varigt paa Grund af Tilstedeværelsen af Bygninger e. l. eller midlertidigt paa Grund af henliggende Tømmer, Sten e. l. ikke haves fri Udsigt over Sporet og dets nærmeste Omgivelser fra forreste Køretøj i en saadan Afstand, at Toget sikkert kan standses foran indtrædende Forhindring, eventuelt mødende Tog, maa Toget ikke køre med større Hastighed, end at en Mand kan følge med ved jævn Gang, hvorhos der skal gaa en Tjenestemand saa langt foran Toget, at han er i Stand til i Tide at standse dette i Tilfælde af Hindringer paa Sporet. Denne Mand skal i Mørke være forsynet med en tændt Lygte. Det samme gælder, naar Toget passerer stærkt befærdede Gade- eller Vejoverskæringer, eller naar Toget kører forbi Passagerbaade, der indtager eller afsætter rejsende, overhovedet paa alle Strækninger, hvor særlig Fare foreligger. Farten skal sagtnes, og Toget eventuelt bringes til fuldstændig Standsning, hvis det mærkes, at Heste i Nærheden bliver sky. Føres et Tog fra et Sidespor ind paa et Spor, der benyttes til personførende Tog, og der fra Sidesporet ikke haves Udsigt over Persontogsporet i en Strækning af mindst 125 Meter, skal det fra Sidesporet kommende Tog fuldstændig standses, inden Persontogsporet naas, og maa først føres videre efter Signal fra en fremsendt Tjenestemand, naar denne har overtydet sig om, at Persontogsporet er frit.

Brugen af Dampfløjtesignaler paa Havnesporene skal indskrænkes saa meget som muligt. Dampfløjtesignaler.

Færdigrangerede Tog paa Havnespor skal i Mørke føre Slutsignal. Dette anbringes paa den forreste Vogn, naar Lokomotivet skyder. Slutsignal.

### 4. Rangering paa Havnepladser.

Rangeringen skal ledes med særlig Forsigtighed under

\*) Det fastsættes ved lokal Instruks af den paagældende Station, hvilke Gader og Veje der betragtes som stærkt befærdede.

Hensyn til, at den finder Sted paa Terræn, som er tilgængeligt for almindelig Færdsel. Den, der leder Rangeringen, skal vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse hele den Strækning, der skal befares, og til straks at lade Toget standse, hvis der skulde vise sig Hindringer for Bevægelsen, f. Eks. Gods, der ligger for nær ved Sporet, e. l.

I øvrigt gælder de almindelige Regler for Rangering (Ordre Nr. 26). Der maa ikke rangeres med Stød eller med Tov uden Distriktets særlige Tilladelse.

##### 5. Fortegnelse over de Stationer, ved hvilke der findes Havnebaner (Havnespor), med Tilføjelse af det største Fald paa disse:

Aabenraa . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
Aalborg . . . . .	1: 200 ( 5,0 ‰)
Aarhus H.—Aarhus Ø. . . . .	1: 60 (16,7 ‰)
Alken . . . . .	1: 90 (11,1 ‰)
Assens . . . . .	1: 133 ( 7,5 ‰)
Esbjerg . . . . .	1: 66 (15,2 ‰)
Fredericia . . . . .	1: 93 (10,8 ‰)
Frederikshavn . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
Frederikssund . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
Glyngøre . . . . .	1: ∞
Grenaa . . . . .	1: 500 ( 2,0 ‰)
Helsingør . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
Hobro . . . . .	1: 50 (20,0 ‰)
Holbæk . . . . .	1: 75 (13,3 ‰)
Horsens . . . . .	1: 350 ( 2,9 ‰)
Højer . . . . .	1: 200 ( 5,0 ‰)
Kalundborg . . . . .	1: ∞
Kolding . . . . .	1: 70 (14,3 ‰)
Korsør . . . . .	1: 70 (14,3 ‰)
København G.-Havnegade . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
— - Kløvermarksvej . . . . .	1: 70 (14,3 ‰)

Køge . . . . .	1: 250 ( 4,0 ‰)
Laven . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
Løgstør . . . . .	1: 80 (12,5 ‰)
Masnedsund . . . . .	1: ∞
Middelfart . . . . .	1: 120 ( 8,3 ‰)
Nyborg . . . . .	1: ∞
Nykøbing F. . . . .	1: 130 ( 7,7 ‰)
Nykøbing M. . . . .	1: ∞
Nørre-Sundby . . . . .	1: 500 ( 2,0 ‰)
Odense . . . . .	1: 50 (20,0 ‰)
Randers . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
Silkeborg . . . . .	1: 64 (15,6 ‰)
Skive . . . . .	1: ∞
Skelskør . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
Struer . . . . .	1: 100 (10,0 ‰)
Thisted . . . . .	1: 46 (21,7 ‰)
Vejle H. . . . .	1: 300 ( 3,3 ‰)
Østerbro-Færgen . . . . .	1: 600 ( 1,7 ‰)
— -Larsens Plads . . . . .	1: 125 ( 8,0 ‰)
— -Kalkbrænderihavnen . . . . .	1: 600 ( 1,7 ‰)

### C. Rangering til og fra Færger.

#### Ordre Nr. 28.

##### 1. Stationens og Færgens Omraade.

Grænsen mellem Stationens og Færgens Omraade dannes af en Stoppebom, der er anbragt foran Broklappen. Ved nogle Overfarer findes i Stedet for Bommen 2 Stoppekloster. I det efterfølgende er begge Spærringsmidler betegnet ved »Bommen«. Bommen er normalt anbragt i Spærrestilling over Sporet og aflaset. Den betjenes af Bropersonalet, hvor saadant er ansat, i øvrigt enten af Stationspersonalet eller — efter særlig Overenskomst — af private. Ansvar for Bommens rigtige Anbringelse paahviler Færgens Rangerleder. Ved Ombordsætning maa den først aabnes efter Ordre fra denne, og efter at det rangerende Tog er standset foran Bommen og overtaget af Skibspersonalet. Ved Ilandsætning skal Bommen lægges over Sporet, saa snart det rangerende Togs bageste Vogn er passeret. Bommen lukkes dog ikke mellem de enkelte Rangerbevægelser af samme Tog.

##### 2. Rangerledelsen.

Rangerledelsen i Land til og fra Bommen paahviler Stationen. Rangerledelsen mellem Bommen og Færgen paahviler Færgen. Rangerlederen er ansvarlig for, at Arbejdet udføres med Omsigt og Nøjagtighed, samt at alle foreskrevne Sikkerhedsregler iagttages.

Inden Færgerangerlederen ved Ombordsætning af Vogne giver Ordre til Bommens Aabning, afventer han Melding fra sit Medhjælpspersonale om, at Vognene er klar til Ombordsætning, d. v. s., at Reglerne for Kobling, Anbringelse af Rangerplanker og Betjening af Bremses er overholdt (se Afsnit 9—11. nedenfor).

Ved Ilandtagning af Vogne maa Færgens Rangerleder først give Signal dertil, efter at Stationens Rangerleder ved Ordet »klar« har tilkendegivet, at Rangervejen er fri. Stationens Rangerleder skal derfor, inden han afgiver Meldingen, om fornødent standse anden Rangering eller afvente dens Ophør.

Efter at det ilandsatte Tog har passeret Bommen, overgives det til Stationen, som efter Aftale med Færgen træffer Afgørelse af, hvorvidt Toget skal standse inden Overtagelsen. For saa vidt Rangertrækket er forsynet med Koblingsled og Rangerplanker, skal der dog altid standses, umiddelbart efter at Bommen er passeret, for at disse Koblingsled og Rangerplanker kan blive aftaget.

Ved Rangering til og fra Færger med eenmandsbetjente Lokomotiver skal Stationen afgive en Portør, der er saa fortrolig med et Lokomotivs Betjening, at han kan bringe det til at standse eller gaa tilbage. Denne Portør skal tage Plads i Lokomotivets Førerhus for at kunne træde til, saafremt Lokomotivets Fører pludselig skulde faa Forfald.

##### 3. Færgens Forbindelse med Land.

Under Vognenes Ombord- og Ilandsætning skal Færgen holdes tæt til Klappen ved Hjælp af Fortøjning i Land.

Ved Ombordsætning af Vogne med rejsende eller Post- og Toldtjenestemænd skal Færgens Maskine gaa langsomt mod Klappen.

Broklappen, der altid skal holdes løftet saa højt som muligt over det vandrette Plan, naar der ikke rangeres over den, maa ikke nedfires, inden Færgen er bragt fuldstændig paa Plads i Lejet, og Føreren eller Styrmanden derefter har givet udtrykkelig Ordre til Nedfiringen.

Landgangsbroen maa ikke tages om Bord, inden Føreren eller Styrmanden giver Tilladelse dertil.

#### 4. Stoppebommene paa Færgen.

Ingen Vogne maa sættes om Bord paa Færgerne, inden Stoppebommen i den fra Land fjerneste Ende af Færgen er lukket.

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

Ved Vognes Ilandsætning maa Stoppebommen i den mod Land vendende Ende af Færgen ikke aabnes, inden Forbindelsen med Broklappen er tilendebragt.

#### 5. Signaler.

Ved Rangering til og fra Færger skal benyttes de i »Reglement for lokale Signaler«, Afsnit I G, angivne Fløjte- og Haandsignaler. Disse Signaler skal ogsaa anvendes ved Færgerangeringen i Warnemünde, Malmø og Hålsingborg. I Malmø og Hålsingborg benyttes dog ikke Haandsignaler.

Signalfløjterne maa kun benyttes til Afgivelse af Rangesignalerne.

Kan fornøden direkte Rapport mellem Rangerleder og

Lokomotivfører ikke opnaas, skal der anvendes en Mellemand, der gentager Signalerne.

Naar den forreste Vogn under Ombordsætning passer Midten af Færgen, gives der et Avertissementssignal (et stærkt Slag) med Færgens Klokke.

Ved dobbeltsporede Færgekapper benyttes ved Sporskiftet foran Klappen de i »Reglement for lokale Signaler«, Afsnit I D, beskrevne Færgesporsignaler.

#### 6. Rangeringens Udførelse.

Rangering med Stød ud mod et Færgeleje paa Spor, der er stillede til Broklappen, er forbudt. Rangering til og fra Færgerne skal i det hele taget ske med stor Forsigtighed. Der maa derfor kun køres langsomt, og Rangerlederen skal, saa snart Hastigheden forekommer ham for stor, ved Signal »Giv Agt« foranledige Hastigheden formindsket i passende Grad. I betimelig Tid forud for Standsning skal Rangerlederen ved Signal »Giv Agt« foranledige Farten saa meget sagtnet, at den endelige Standsning kan ske lempeligt.

#### 7. Anvendelse af Mellemlid.

For Anvendelse af Færgevogn eller andre Vogne som Mellemlid ved Rangeringen gælder følgende Regler:

Ved Rangering med Rangermaskine behøves som Regel intet Mellemlid.

Ved Rangering med andre Lokomotivtyper skal Mellemlid altid benyttes i saadanne Tilfælde, hvor Loko-

motivet eller dets Tender ellers under Rangeringen vilde komme helt eller delvis ud paa Broklappen.

Dog tillades det ved Sallingsund- og Oddesundoverfarterne at overføre Togmaskiner Litra G, E og J under Damp, saavel med som uden Vogne, naar Vandstandsforholdene ikke lægger Hindringer i Vejen.

### 8. Antal Vogne, hvormed der maa rangeres.

Til Færgerne maa der ikke rangeres med mere end 9 Vogne med ialt højst 24 Aksler, heri medregnet Mellemledsvogn eller andre Vogne, der ikke skal overføres.

Skal et større Antal Aksler ombordsættes, deles Rangeringen paa passende Maade.

For at ilandtage Vogne fra dobbeltsporede Færger er det dog tilladt at rangere med indtil 13 Vogne med højst 26 Aksler.

Der maa ikke rangeres i Land fra Færgerne med et større Vognakselantal end 36.

Ved Ombord- eller Ilandsætning af Vogne til eller fra dobbeltsporede Færger maa der ikke rangeres med flere Vogne samtidig, end Hensynet til Krængningen tillader. Det skal nøje iagttages, at denne ikke bliver større end 5°. Færgens Rangerleder skal derfor holde Øje med de paa Færgerne anbragte Krængningsvisere.

### 9. Bremsebetjening.

Ved Ombord- eller Ilandsætning af Vogne uden rejssende skal der være følgende Bremsebetjening:

For 8 Vognaksler eller derunder: 1 betjent Skruebremse  
 - 9—24 — 2 — —  
 - 25—36 — 3 — —

Ved Ombord- eller Ilandsætning af Vogne, hvorimellem der findes Vogne med rejssende, skal der være følgende Bremsebetjening:

For 8 Vognaksler eller derunder: 1 betjent Skruebremse  
 - 9—16 — 2 — —  
 - 17—24 — 3 — —  
 - 25—32 — 4 — —  
 - 33—36 — 5 — —

En betjent Skruebremse regnes i alle Tilfælde kun som een Bremse, selv om den paagældende Vogn har mere end to Aksler.

Ved Rangering mod Færger skal der mellem de eventuelt paa Færgen værende Vogne betjenes Bremses af det Personale, som Færgen skal afgive til Bremsebetjening.

Til Bremsebetjeningen afgiver Færgepersonalet 2 Mand. Den øvrige nødvendige Bremsebetjening afgives af Stationen, eventuelt ved Hjælp af tilstedeværende Togpersonale.

Naar en Togbetjent ledsager Vogne over en Færgestrækning, paahviler det ham at betjene Skruebremse under Ombord- og Ilandsætningen. Er han forhindret heri, skal han ved Underretning til Stations- eller Skibspersonalet drage Omsorg for Bremsens Betjening.

Naar der rangeres med Vogne, hvori der findes rejssende, skal ved Ombordsætning den forreste og ved Ilandtagning den bageste Vogn have betjent Skruebremse. Det samme skal om muligt overholdes ogsaa i andre Tilfælde, særlig naar der rangeres med Vogne, hvori der er Post- eller Toldtjenestemænd.

Signal til at køre om Bord maa ikke gives, før Bremsebetjeningen er paa Plads ved Bremsene og disse svagt antrukne, saaledes at 1 à 2 Omdrejninger er tilstrækkeligt til at fastskrue Bremsene, og saaledes at de kan bringes i Virksomhed øjeblikkeligt efter Signal.

Under særlig lave Vandstandsforhold skal saa mange af de i Vogntrækket værende Bremses som muligt betjenes.

For Helsingør — Hälsingborg Overfartens Vedkommende gælder følgende Undtagelse:

Kan de foran anførte Regler om Bremsernes Antal og Fordeling ved Overførsel af Godsvogne ikke overholdes uden væsentlige Ulemper, skal i ethvert Tilfælde de forhaandenværende Bremses være betjent, og Rangeringen skal under saadanne Forhold ske med saa meget større Forsigtighed.

### 10. Kobling.

Under Rangering til og fra enkeltsporede Færger skal Vognene være dobbeltkoblede.

Under Rangering til og fra dobbeltsporede Færger skal Vognene kun være enkeltkoblede. Koblingen skal skrues saa langt ud som muligt, eventuelt ikke anvendes, men erstattes med kædeformede Koblingsled, hvis Endeled har Form som en Koblingsbøjle.

Ved Rangering af særlig lange Vogne til og fra dobbeltsporede Færger eller under særlig vanskelige Vandstandsforhold maa Skruekoblingerne ikke anvendes, men skal erstattes med Koblingsled.

Mellem Rangermaskinen og nærmeste Vogn skal der, naar der ikke op til Rangermaskinen findes en almindelig toakslet Godsvogn, være anbragt Koblingsled.

### 11. Rangerplanker.

Naar der anvendes Rangermaskine, skal der, naar Koblingsled paalægges, ogsaa anbringes Rangerplanke.

I øvrigt anvendes Rangerplanker, hvor det er nødven-

digt for at undgaa, at Pufferne paa to efter hinanden følgende Vogne skal ekse, særlig mellem to lange Vogne eller under vanskelige Vandstandsforhold.

### 12. Vognenes Lukning og Aflaasning. Fra- og Tilkobling af Harmonikaforbindelser.

Paa alle Personvogne (herunder Sovevogne), der befordres med Færgerne, skal Togpersonalet aflaa de udvendige Døre (herunder ogsaa Endedørene paa alle Vogne med Overgangsbroer) umiddelbart inden Ombordsætningen, og Skibspersonalet skal atter oplaa dem, straks naar Vognene er sat om Bord. Paa samme Maade aflaaes Dørene af Skibspersonalet umiddelbart inden Vognenes Ilandtagning og oplaaes af Togpersonalet straks efter denne.

Sovevogne, til hvis udvendige Døre Personalet ikke har Nøgle, skal inden Ombord- eller Ilandsætning aflaaes af Sovevognskonduktøren og atter oplukkes af denne efter Rangeringens Tilendebringelse. Tog-, henholdsvis Skibspersonalet skal føre Tilsyn hermed.

Sovevognskonduktøren skal lukke Statsbanernes Bremsbetjeningspersonale ind i og ud af Sovevognen i den Tid, Vognenes udvendige Døre saaledes skal være laasede.

Endedøre i Vogne med Harmonikaforbindelse maa dog ikke oplaaes, for saa vidt og saa længe Harmonikaforbindelsen er afbrudt.

I Tilfælde, hvor Færgepersonalet slaar Fodtrin op paa Vogne, skal det samtidig aflaa de tilsvarende Døre paa Vognene. Døre holdes aflaaede, saa længe Trinene er opslaaede, og Tjenestemænd, som under Overførselen benytter saadanne Døre, skal derfor atter aflaa dem.

Harmonikaforbindelsen mellem Gennemgangsvogne skal afbrydes, før Vognene sættes om Bord paa en dobbeltsporet Færge, og maa først sluttet igen efter Ilandtagningen. Fra- og Tilkoblingen skal besørjes af Stations-

personalet, for saa vidt der ikke er fastsat særlige Regler derfor.

Inden Færgernes Afgang skal alle Døre og Vinduer paa Godsvogne og tomme Personvogne være lukkede.

### 13. Vognenes Sikring om Bord. Grusning.

Under Ombordsætning af Vogne skal Hemske altid anbringes paa begge Skinner i den mod Søen vendende Ende af Færgen og i en saadan Afstand fra Stoppepufferne, at Vognene træder paa Hemske, umiddelbart inden de berører Stoppepufferne. Hemske skal altsaa i hvert Tilfælde anbringes saa langt fra Stoppepufferne, som betinges af Afstanden mellem Vognpufferne og Hjulene paa den Vogn, der kommer til at staa op til Stoppepufferne.

Vogntrækket maa ikke køres mod Stoppepufferne, men skal standses forinden.

Saa snart Vognene er paa Plads, fjernes Hemske.

Der skal drages Omsorg for, at Vognene sættes saa fast som muligt, ved at man ved Lokomotivets Hjælp trykker Vognene fast sammen mod den forreste Vogn, efter at denne er forsvarlig fastgjort ved en foran forreste Hjulpar anbragt og fastsurret Stoppeklods, samt ved Hjælp af Sikringskæder i Vognenes Længderetning og Vognskruer. Den bageste Vogn sikres derefter paa samme Maade som den forreste Vogn.

Disse Fastgøringsmidler maa ikke fjernes, før Færgen er stoppet i Færgelejet.

Under urolige Vejrforhold lægges Stoppeklodser foran to Hjulpar paa forreste Vogn og bagved to Hjulpar paa bageste Vogn. Endvidere anbringes Nedsurringer og Ekstralangskibssurringer paa hele Vogntrækket i saa stort Omfang, som Forholdene kræver det. Under Personvogne anbringes tillige Dunkraft.

Naar Skinnerne er fedtede og under særlig lave

Vandstandsforhold skal der finde Grusning Sted af Broklappens og Færgens Spor. Det bemærkes dog, at der som Regel ikke maa strøs Sand paa det Sted af Færgens Spor, hvor Hemske skal anbringes. I Frostvejr, eller naar Skinnerne er fedtede, er det dog tilladt undtagelsesvis at strø en ringe Mængde Sand eller Aske paa det foran Hemsken værende Skinnestykke samt paa Hemskens Spids for at undgaa, at Hemsken skydes foran Hjulet.

Grusningen af Broklappenspor skal udføres af Bropersonalet, undtagen naar Broklappen betjenes af Stationspersonalet, i hvilket Tilfælde Grusningen paahviler dette.

### 14. Afspærring paa Færgen.

Naar rejsende har Adgang til Færgerne paa en Tid, hvor der rangeres til eller fra disse, skal de Spor, hvorpaa der rangeres, tilbørligt afspærres.

Ved Ombordsætning af Vogne paa Færgerne ved Lillebæltsoverfarten skal en Mand gaa foran for at holde de rejsende borte fra Vognene.

I Tilfælde af Rangering paa Færgerne paa en Tid, hvor rejsende ikke har Adgang til disse, skal der varskes i Tide samt foretages tilbørlig Afspærring af det Spor, hvorpaa der rangeres, saafremt Vognene paa Sporet er anbragt med Mellemrum.

Dele af Vogntræk maa ikke køres sammen, ej heller enkelte Vogne køres til andre Vogne, medmindre der er en Mand til Stede for at sammenkoble Vognene og advare.

Ved Færgelejer, der ikke er beskyttede mod Regn og lignende, skal der tages saa meget Hensyn til de rejsende som muligt, og Adgangen til Kahytterne tilstedes, saa snart Rangeringen tillader det.

### 15. Vognenes Plads paa Færgen.

Naar Færger, paa hvilke Nedgangene til Kahytter lig-

ger mellem Sporene, medfører rejsende, skal Vognene skilles, saaledes at Nedgangene er tilgængelige.

Vogne, der medfører rejsende, skal placeres saa agterlig som muligt, og saaledes, at mindst en af Dørene bliver bekvemt tilgængelig.

Saafremt det ved Ilandsætning af Vogne af praktiske Hensyn er nødvendigt eller ønskeligt at flytte Vognene paa Færgen ved Haandkraft, maa Rangermaskinen ikke fløjtes om Bord, inden Vognene atter er standsede paa Færgen.

Samling af Vogne paa den krumme Del af Sporet paa dobbeltsporede Færger skal saa vidt muligt undgaas.

Vogne, læssede med Jerngods, bør ikke anbringes under Kommandobroen, da Kompassets Deviation derved kan forandres.

Special-Fiskevogne (brandfarlige) skal altid anbringes som forreste eller bageste Vogn.

Færgpersonalet skal føre Kontrol med, at Vogne med Høj, Halm, Tørvestrøelse og Jernblikaffald er omhyggeligt dækkede.

Visse i Godsbeholdningsreglementets Bilag A nævnte Varer, f. Eks. Petroleum og Benzin, maa kun overføres af rene Godsfærger, saafremt der ikke ved særlige Bestemmelser er truffet anden Ordning, jfr. Ordre E 1, Side 137.

Vogne med for stort Profil maa ikke tages om Bord uden nærmere Ordre fra Færgeføreren.

#### 16. Uheld under Rangeringen.

Eventuelle Rangeruheld paa Færgens Omraade skal straks indberettes til Søfartschefen saa tydeligt og udførligt som muligt baade med Hensyn til Vognenes Beskaffenhed og Aarsagen til Uheldet. Det skal tillige opgives, hvem der har været Rangerleder. Naar Vogne har »taget paa« under Rangeringen, skal deres Hjulstand opgives i Indberetningen.

#### 17. Underretning om særlige Forhold.

Stationsbestyrerne og Færgeførerne skal paa bedste Maade og i betimelig Tid holde hinanden underrettet om ethvert Forhold, der kan have Indflydelse paa Rangeringsarbejdet, f. Eks. særlig lav Vandstand, Mangel paa Bremses eller disses uheldige Fordeling.

Rangerlokomotivføreren skal underrettes om særlig lav Vandstand.



## D. Kobling.

## Ordre Nr. 29.

Forbindelse mellem Vogne etableres ved Sammenkobling, dels af Skruekoblingerne eller de Koblingsdele, der erstatter disse, dels af Ledningerne (Lys-, Varme- og Vakuümledninger), samt eventuelt ved Etablering af Overgang mellem Vognene (Harmonikaforbindelse eller aaben Overgang). I enkelte Tilfælde kan Vogne, læssede med Langgods, dog ogsaa være forbundet alene ved selve Læsset.

Af- og Tilkobling skal efter Forholdene udføres af Stations-, Tog- eller Færgepersonalet, medens det paahviler Vognopsynspersonalet at rense og smøre Koblingerne, saaledes at de let kan bevæges i Møtrikkerne.

For Sammenkobling under Færgerangering gælder de i Ordre Nr. 28, Afsnit 10, givne Regler.

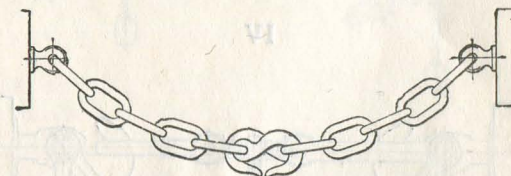
Det paahviler Togføreren i alle Tilfælde at forvisse sig om, at Sammenkobling af Toget udføres forsvarligt og i Overensstemmelse med de nedenfor givne Regler. Paa Tograpporten skal der gøres Bemærkning om, hvilke Koblinger der ikke er i Orden, og hvilke Stationer der har afsendt de paagældende Vogne.

## I. Skruekoblinger.

Naar to Vogne med enkelte Trækkroge, begge forsynet med Sidekæder og Skruekobling, skal sammenkobles, læg-

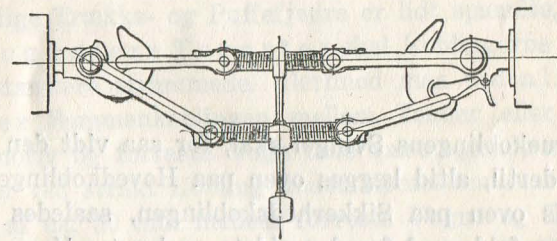
ges den ene Vogns Skruekobling i den anden Vogns Trækkrog, hvorefter Koblingen sammenskrues. Den ikke benyttede Kobling anbringes som vist nedenfor i Tegning V og VI. Sidekæderne hæftes ind i hinanden saaledes, at Krogene griber ind i de modsatte Kæders Led (Tegning I).

I



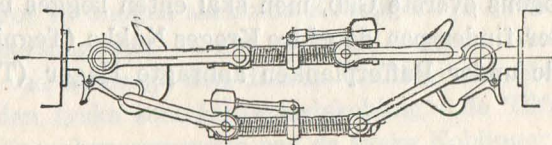
Naar en Vogn med Enkeltkrog skal sammenkobles med en Vogn, der har Dobbeltkrog, benyttes Dobbeltkrogens Kobling som Hovedkobling, medens Enkeltkrogens Kobling hænges i Dobbeltkrogens nederste Gab som Sikkerhedskobling (Tegning II).

II



Naar to Vogne med Dobbeltkrog sammenkobles, benyttes den ene Kobling som Hovedkobling i Krogens øverste Gab og den anden Kobling som Sikkerhedskobling i den anden Krogs nederste Gab (Tegning III).

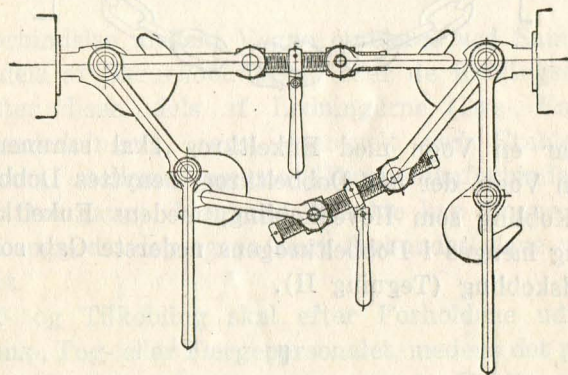
III



Ved nyere Materiel, som er forsynet med Enkeltkrog

med nedhængende bevægelig Koblingshage og Koblingsbøjle, lægges den ene Vogns Skruekobling i den anden Vogns Trækkrog, medens Sikkerhedskobling tilvejebringes ved, at den anden Skruekobling lægges i førstnævnte Vogns nedhængende Koblingshage (Tegning IV).

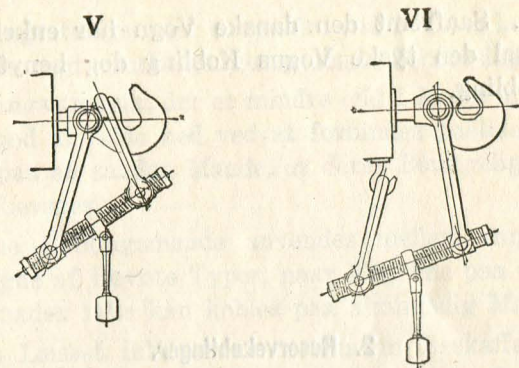
IV



Skruekoblens Svingel skal, for saa vidt den er indrettet dertil, altid lægges oven paa Hovedkoblingen, henholdsvis oven paa Sikkerhedskoblingen, saaledes at den ikke kan falde ned fra den sidste og berøre Varmeledningen (Tegning III). Svingelen skal lægges paa Bøjlen og ikke paa Laskerne, da disse let bøjes, hvis Svingelen kommer i Klemme imellem dem.

Er Svingelen ikke bevægelig i Forhold til Koblingskruen, skal den hænge ned (Tegning II).

Koblinger, der ikke er i Brug, maa ikke ophænges i Trækkrogens øverste Gab, men skal enten lægges bag den Næse, der findes paa de ældre Kroges Nakke (Tegning V), eller i de under Pufferplanken anbragte Hager (Tegning VI).



Sidekæder, der ikke er i Brug, ophænges saaledes, at Krogen hæftes ind i Kædens øverste Led.

I Godstog og blandede Tog skal Vognene sammenkobles saaledes, at Pufferne berører hinanden, naar Toget staar stille. Vogne med Sprængstoffer eller Ammunition skal dog kobles stramt baade indbyrdes og til de foranløbende og efterfølgende Vogne, jfr. Ordre Nr. 35. I Persontog skal Sammenkoblingen ske saaledes, at samtlige Trække- og Puffefjedre er lidt spændte, og i Iltog og højere Togarter skal Koblingerne være noget stærkere strammede. Derimod maa ved alle Togarter Sammenkoblingen mellem Tender eller Tenderlokomotiv og forreste Vogn ikke være spændt mere, end at der ved strakt Kobling under Kørsel haves et Mellemrum af ca. 50 mm mellem forreste Vogns og Tenderens eller Tenderlokomotivets mod hinanden vendende Pufferplader. Endvidere skal det iagttages, at Skruestykkerne paa hver Kobling bliver lige langt indskruet.

Det skal saavel af Stations- som Togpersonalet paases, at Koblingen aldrig drejes saa langt ud, at Splitten for Enden af Skruen knækkes, da Koblingen derved kan tabes under Farten.

For at undgaa slækkede Koblinger i Togene skal Sammenkoblingen af danske og tyske Vogne i Almindelighed ske ved at bruge den danske Kobling som Hovedkobling og den tyske som Sikkerhedskobling i de Tilfælde, hvor Koblingsskruægængerne paa de tyske Koblinger er saa tilrustede, at de ikke kan benyttes uden Anvendelse af

Værktøj. Saafremt den danske Vogn har enkelt Trækrog, skal den tyske Vogns Kobling dog benyttes som Hovedkobling.

## 2. Reservekoblinger.

I Tilfælde af Koblingsbrud i Tog erstattes den beskadigede Kobling midlertidig med den Reservekobling, som medføres i Rejsegodsvognene og de faste Bremsevogne. Reservekoblingen er en Skruekobling med 2 Koblingsbøjler.

Kan den beskadigede Kobling ikke erstattes, skal den paagældende Vogn eller Lokomotivet udsættes af Toget. Sker Koblingsbruddet under Kørsel mellem 2 Stationer, søges det samlede Tog dog under forsigtig Kørsel bragt videre til nærmeste Station. hvor Udsættelsen da bør finde Sted.

## 3. Koblingsstænger.

Godsvogne af Litra T<sub>B</sub> eller T<sub>C</sub> kan — foruden ved Skruekobling — sammenkobles ved Hjælp af de til disse Vogntyper hørende Koblingsstænger.

Sammenkobling med Koblingsstang af T<sub>B</sub> med T<sub>C</sub> Vogne er ikke tilladt.

Sammenkoblingen sker ved at anbringe Koblingsstangens Gaffelender omkring de under Vognens Trækkroge siddende faste Trækstængers Ender, hvorefter en Koblingsbolt stikkes igennem Koblings- og Trækstangens til hinanden svarende Huller. Til Sikring anbringes et S gennem det i Koblingsboltens frie Ende værende Hul.

Koblingsstænger, der er mindre end 1 Meter lange, skal forsynede med stærkt gennemgaaende Jernbeslag.

Koblingsstænger, der er mindre end 1 Meter lange, skal sikres mod at falde ned ved at forbindes paalideligt med Læsset paa en saadan Maade, at deres Bevægelighed med Læsset bevares.

Denne Koblingsmaade anvendes mellem sammenlæssede Vogne af nævnte Typer, naar Vognene paa Grund af Læssemaaden ikke kan kobles paa almindelig Maade.

Hvis Læsset ikke er af en saadan Beskaffenhed, at Forbindelsen mellem Vognene er sikret ved selve Læsset i Tilfælde af, at Koblingsstangen gaar itu eller kommer bort, maa det anbefales at anvende Mellemvogn i Stedet for Koblingsstang.

Sammenkobling med Koblingsstang maa dog kun finde Sted, saafremt Læssets paa Vognenes Vrideskamler hvilende Vægt udgør mindst Halvdelen af de to sammenlæssede Vognes samlede paamalede Last, og der ved Anvendelsen af Koblingsstang kan spares Mellemvogn eller Løber, idet saadanne sammenkoblede Vogne er udsat for at afspores, hvis Læsset er for let. I alle andre Tilfælde skal Vognene kobles med Skruekobling. Særlig bemærkes, at Anvendelse af Koblingsstang til Kobling af Vogne, der benyttes som Mellemvogn eller Løber, er forbudt.

Er tomme eller med for let Last sammenlæssede T<sub>B</sub> eller T<sub>C</sub> Vogne sammenkoblede med Koblingsstang, maa de hverken rangeres eller fremføres i Tog, men skal omkobles.

Herfra gøres dog den Undtagelse, at saadanne Vogne i Arbejdstog, hvor Aflæsning af Vognene finder Sted ude paa Linien, maa vedblive at være sammenkoblede med Koblingsstang, naar Tiden eller Forholdene ikke tillader Omkobling paa Linien. Men de tømte Vogne maa da være bagved de læssede og Fremførelsen til nærmeste Station, hvor Omkobling ufravigeligt skal finde Sted, skal ske med største Forsigtighed — særlig gennem Sporskifter og Kurver —, og Bremsningen maa ikke foretages for kraftigt, men jævnt og jævnt fordelt over Togets hele Længde.

Hvis det ved Skinneaflesning i et Arbejdstog paa Linien ikke lader sig gøre at tømme alle Vognene samti-

digt, og det vil være ønskeligt at undgaa Omkobling paa Linien, skal altsaa Aflæsningen udføres saaledes, at de bageste Vogne i Toget tømnes først. Omkoblingen foretages da paa næste Station.

Saafernt det ikke kan undgaaes, at Vogne midt inde i Toget tømnes, medens der er læssede Vogne bagved, skal Omkobling ubetinget straks foretages.

Efter Benyttelsen skal Koblingsstængerne anbringes paa de dertil bestemte Indretninger paa Vognsiderne.

Koblingsstænger af Træ maa kun anvendes, naar de er forsynede med stærkt, gennemgaaende Jernbeslag.

#### 4. Ledninger.

Med Hensyn til Sammenkobling af Ledningerne mellem Vognene henvises til de Regler, der er givet herom henholdsvis ved

- »Almindelig Vejledning i Benyttelsen af den automatiske Vakuumbremse«,
- »Vejledning i Indretning og Pasning af Togenes Varmeapparater«, og
- »Vejledning i Brugen af den elektriske Togbelysning«.

#### 5. Overgang mellem Vognene.

Naar Gennemgangsvogne løber sammen i Tog, skal Harmonikaerne altid være sammenkoblede. (For Sovevognes Vedkommende kan der gøres Undtagelser fra denne Regel). For at undgaa Beskadigelser af Harmonikaer skal der udvises stor Omhyggelighed ved Samlingen af disse.

Der maa ikke anvendes Overgangsbroer mellem Vogne med aabne Perroner og Truckvogne med Harmonika, naar disse to Vognarter sammenkobles.

## VII. Andre Bestemmelser vedrørende Sikkerhedstjenesten.

### A. Bestemmelser vedrørende Stations- og Strækningssikringsanlæg.

#### Ordre Nr. 30.

I den særskilt trykte »Beskrivelse af og Bestemmelser om de danske Statsbaners Stations- og Strækningssikringsanlæg« findes foruden Beskrivelse af Anlæggene Bestemmelser vedrørende disses Betjening samt vedrørende Forhold under og Afhjælpning af Forstyrrelser i Anlæggene.

Medens man med Hensyn til Beskrivelsen af Anlæggene og til de fleste Enkeltheder vedrørende Betjeningen henviser til ovennævnte Specialtryk, findes i nedenstaaende Uddrag (Afsnit 1—4) samlet Betjeningsregler m. v. af mere almindelig Interesse.

Tjenestemænd og Stationsarbejdere, der skal anvendes til selvstændig Tjeneste i Signalposter, skal inden Tiltrædelsen af saadanne Poster ved en Prøve godtgøre, at de er i Besiddelse af Færdighed i at betjene Signalposten, og de paagældende skal skriftlig anerkende at have faaet tilstrækkelig Indøvelse til at turde paatage sig Tjenestens Udførelse. Stationsforstanderen foranlediger Indøvelsen, foretager Prøven og opbevarer den skriftlige Erklæring.

Det forbydes Personalet at give uvedkommende Adgang til Kommando- og Signalbetjeningshytter samt Sporskifteaflaasnings- eller Sporskiftebetjeningshytter m. v. Forbudet omfatter ikke alene fremmede, men ogsaa ansatte, der ikke i Tjenestens Medfør har noget at gøre de nævnte Steder.

Prøve før Tjeneste i Signalposter.

Adgang til Betjeningshytter.

Naar der foretages Prøveomstilling af Signal-, Togvejs- og Sporskiftehaandtag (Aflaasnings- eller Betjeningshaandtag) m. v. samt Prøveblokering eller -deblokering i Stationernes Signal- og Sporskifteposter, skal vedkommende Signalpasser eller Sporskifter være til Stede i Posten og maa ikke forlade denne, inden Prøven er afsluttet. Omstilling af Haandtagene maa kun finde Sted med Signalpasserens (Sporskifterens) Samtykke. Paa mindre Stationer kan der uden for Togtid, og naar der ikke rangeres, træffes særlig Aftale mellem Stationsbestyreren og Signal-tjenestens Personale om Forholdet.

Prøveomstilling.

#### 1. Grundbestemmelser.

En Station har centraliseret Sikring (Centralaflaasning), naar følgende 3 Betingelser er opfyldt:

- a. Mastesignalernes Betjening er saaledes afhængig af en enkelt Post, at der ikke kan gives Signal for Ind-, Ud- eller Gennemkørsel ad en Togvej uden Postens bestemmende Medvirkning. (Ved ældre Anlæg er dog undertiden Udkørselssignalerne ikke bundet af Kommandoposten).
- b. Mastesignalernes Betjening er saaledes afhængig af Sporskifteaflaasningen, at der ikke kan gives Signal for Ind-, Ud- eller Gennemkørsel, forinden alle Sporskifter, der skal befares modgaaende, er aflaaede i rette Stilling\*), at intet af disse Sporskifter kan omstilles, saalænge Signalet er vist, og at Signal for Gennemkørsel for hver gennem Stationen førende Banelinie kun kan gives for en be-

Betingelser for, at en Station betragtes som centralsikret.

\*) D. v. s. er aflaaede i rette Stilling til en Togvej. Som Regel er ogsaa medgaaende Sporskifter og Sporskifter, der fører ind i Togvejen, bundne ved Signalet.

stemt Togvej paa Stationen (for dobbeltsporet Bane dog een for hver Retning).

c. Mastesignalernes Betjening foregaar med saadan indbyrdes Afhængighed, at der ikke paa samme Tid kan gives Signål for Ind-, Ud- eller Gennemkørsel ad flere Togveje, hvis samtidige Brug medfører Fare (saakaldte fjendtlige eller modstridende Togveje).

Forstyrrelser i Sikringsanlæg. Saafremt der ved Forstyrrelser i Sikringsanlægget sker blot det mindste Brud paa den ved Bestemmelserne a., b. og c. foreskrevne Afhængighed, eller saafremt vigtige Plomberinger er fjernet, skal Centralaflaasningen aflyses.

Ved indtrædende Forstyrrelser i Sikringsanlæggene skal de fornødne Afgørelser altid træffes af Stationsbestyreren. For saa vidt Betjeningen ikke foregaar under Stationsbestyrerens umiddelbare Opsyn, skal alle Fejl og Forstyrrelser straks anmeldes til denne. Skæring af Plomberinger o. l. maa kun ske efter Stationsbestyrerens Ordre.

I alle Tilfælde skal Stationsbestyreren træffe Bestemmelse om, hvorvidt Centralaflaasningen skal aflyses, og sørge for, at Telegraformanden — og hvis det paakræves tillige Distriktet — faar fornøden Underretning.

## 2. Betjening af Centralapparater.

For Sikringsanlæggenes forskellige Dele: Signaler, Sporskifter, Sporskiftelaase, Bomlaase, Sporspærrer o. s. v. er der fastsat bestemte Normalstillinger, til hvilke de straks skal føres tilbage, naar de ikke længere bruges i anden Stilling.

Ind- og Udkørselssignalernes samt Togvejssignalernes Normalstilling angives i »Almindeligt Signalreglement«.

Sporskifternes Normalstilling er den paa Betjeningsplanen angivne, for saa vidt ikke anden særlig Bestemmelse foreligger.

Sporskiftelaasenes Normalstilling er: aaben Laas. Ved Sporskifter, der aflaaes og betjenes ved samme Haandtag i Centralapparatet, er den tilliggende Tunge dog altid aflaaet.

Bomlaasenes Normalstilling er: aaben Laas.

Sporspærrernes Normalstilling er: fjærnet Spærre.

Om Rangesignaler, Overkørselssignaler o. s. v. henvises til »Reglement for lokale Signaler«.

Betjeningen af de til Sikringsanlæggene hørende Apparater skal foregaa med Eftertanke og Omhu. De enkelte Dele skal behandles med Varsomhed, og der skal navnlig udvises Forsigtighed, saafremt der ved Haandtagenes Bevægelse mærkes nogen usædvanlig Modstand.

Baade Betjeningshaandtag og Togvejshaandtag skal omlægges ved et fast, jævnt Træk eller Tryk, uden Ryk eller Stød. Der maa ikke bruges usædvanlig Kraft, end-sige Vold, til Omlægningen. Det skal nøje paases, at Bevægelsen fuldføres, saaledes at Haandtagene kommer i Hak. Et Haandtag maa under ingen Omstændigheder henstaa i en Mellemstilling.

Alle Haandtag skal straks sættes tilbage i Normalstillingen, naar de ikke længere bruges i den omlagte Stilling.

Det skal ved Haandtagenes Betjening iagttages:

ved *Sporskiftebetjeningshaandtagene*:

at Sporskifteviseren følger nøjagtig med under Omlægningen,

at Omlægningen ikke foregaar, umiddelbart før eller medens Sporskiftet befares.

Ganske særlig Agtpaaivenhed skal vises, naar Vogne løber frem mod et Sporskifte, der er aflaaet ved Aflaasningsregistret eller ved en Kontrollaa.

ved *Sporskifteaflaasningshaandtagene*:

at Sporskifteviseren staar rigtig, inden Omlægningen foretages.

ved *Togvejshaandtagene*:

at Togvejen er fri,

at Sporskifterne er rigtigt stillede, at intet i Togvejen indgaaende Betjeningshaandtag er opskaaet e. l. For de Haandtag, der ikke er blevet omlagt ved Togvejsindstillingen, skal dette prøves ved at undersøge, om de kan udklinkes af Stativet.

Om *Opskæringsnøglen* gælder, at den kun maa bruges med Stationsbestyrerens særlige Tilladelse.

Vejledning til Centralapparatets Betjening — herunder Oplysning om, i hvilken Rækkefølge Haandtagene skal omlægges for at afvikle Signalgivningen, — er givet ved Paaskrifterne til de forskellige Apparatdele og — hvor Forholdene gør det ønskeligt — ved Betjeningsplaner, der er ophængt i Posterne.

Almindeligt gælder, at et Togvejssignal skal gives inden et Hovedsignal, et Udkørselssignal inden et Gennemkørselssignal og et Hovedsignal inden eller samtidigt med et fremskudt Signal, og at Signalerne skal tages tilbage i den modsatte Orden.

For Betjeningen er der fastsat følgende almindelige Bestemmelser, hvori der dog ved enkelte Stationer er foretaget visse Tillempninger\*):

### 1. Signalhaandtag.

Haandtag for Indkørselssignaler og dertil hørende Togvejssignaler maa ikke — medmindre Fare foreligger — bringes tilbage i Normalstilling\*\*), inden Toget er standset paa det dertil bestemte Sted paa Stationen eller har passeret de fra paagældende Signalhus betjente eller aflaaede Sporskifter.

Haandtag for Ud- og Gennemkørselssignaler med dertil hørende Togvejssignaler maa ikke — med mindre Fare foreligger — bringes tilbage i Normalstilling, inden hele Toget har forladt Stationen \*\*\*).

\*) En rød Plakat, indeholdende de nedenauførte 4 Punkter, skal være anbragt i Blokhytten (Signalhuset) eller, hvor saadanne ikke findes, i Portørpersonalets Opholdsværelse.

\*\*) Jfr. dog Togreglementets § 10, 2.

\*\*\*) Eller har passeret Stationens yderste Sporskifte, jfr. Instruks til alm. Signalreglement Side 22.

Naar de anførte Betingelser er opfyldt, skal de paagældende Signalhaandtag straks lægges tilbage i Normalstillingen.

2. Sporskifteaflaasningshaandtag skal altid staa i Normalstilling uden for Togtid. Aflaasningen maa først foretages, umiddelbart før der skal gives Signal for Toget, og skal hæves umiddelbart efter, at Signalet er strøget. Dog skal Aflaasningen blive staaende i den Tid, Stationen er overleveret til en Nattevagt, der kun har at betjene Signalerne\*).
3. Sporskiftebetjeningshaandtag skal efter Togpassage og efter Rangering altid stilles tilbage i Normalstilling.
4. Samtlige Haandtag i Centralapparaterne maa intet Øjeblik, ud over det hvori de flyttes fra den ene til den anden Stilling, være ude af Hak.

Overtrædelse af disse Paabud kan have de alvorligste Følger for Togsikkerheden og kan ventes at ville medføre Afskedigelse foruden Ansvar efter Loven.

Hvis et Sporskifte opskæres, medens en Togvej er indstillet, skal alle Signaler straks stilles paa Stop, og de maa ikke gives paa ny, inden Sagen er undersøgt og bragt i Orden.

Opskæring af et Sporskifte, indstillet til Togvej.

### 3. Betjening af simple Anlæg paa fri Bane.

I særlig simpel Form anvendes Nøgleaflaasning\*\*) nogle Steder, hvor Sidespor paa fri Bane slutter til Strækningssporet med medgaaende Tungere — altsaa kun paa Dobbeltspor — naar Forholdene tillader, at Mastesignalet

\*) De nærmere Regler for Stationens Afgivelse til en »Nattevagt« findes i »Beskrivelse af og Bestemmelser om de danske Statsbaners Stations- og Strækningssikringsanlæg«, Punkt 53.

\*\*) Aflaasning fra Stedet ved løse Nøgler.

ikke anbringes. Sikringsanlægget omfatter her kun Tilslutningssporskiftet og et Dækningssporskifte i Sidesporet. Centralapparat forefindes ikke.

Nøglen for Dækningssporskiftet skal udtages af sin Laas og indlaases i Tilslutningssporskiftets, forinden dettes Nøgle kan udtages. Laasen her har et særligt Nøglehul for Dækningssporskiftets Nøgle.

Nøglen til Tilslutningssporskiftet kan altsaa kun være fri, naar begge Sporskifter er stillede rigtigt og aflaaede. Herved haves en Sikkerhed for Sporskifternes Stilling.

Sporskifterne staar i Normalstillingen aflaaede. Nøglen til Tilslutningssporskiftet forvares af en Station paa Strækningen og medbringes af Føreren for Tog, der skal benytte Sidesporet.

Ogsaa en Spærrebom kan aflaaes ved en Nøglelaas og saaledes inddrages i Togvejsaflaasningen.

#### 4. Forstyrrelser ved Mellemblokposter.

##### a. Paa dobbeltsporet Bane.

Naar et Tog er standset paa fri Bane foran Signal Nr. 12 »Stop« fra et Bloksignal, der staar blokeret ved sit Signalfelt, skal det undersøges, om Linieblokken er i Uorden, og i bekræftende Fald skal Signalfeltet deblokeres kunstigt\*). Herom gælder følgende Bestemmelser:

\*) Saafremt Forstyrrelsen ved Blokposten bestaar i, at denne ikke kan blokere sit Signalfelt, saaledes at Signalet vedbliver at staa frit, skal alle vedkommende forholde sig som angivet for det Tilfælde, at Plomben for et Signalfeldt er borttaget, uanset at saadan Fjernelse selvfølgelig ikke behøver at finde Sted, da Signalet staar frit.

Saafremt Forstyrrelsen er af en saadan Art, hidrørende fra Fejlbetjening eller lignende, at Signalpasseren kan skønne, at den bagved liggende Station er i Stand til at udsende et nyt Tog i samme Retning som det for Stop holdende, skal han uden et Øjebliks Tøven foranledige Toget rangeret forbi Signalet under fornøden Forklaring til Lokomotivføreren, og Signalet skal da holdes paa Stop, indtil Blokpasseren pr. Telefon har sikret sig, at Toget er passeret Naboblokposten.

#### For Posten:

Signalpasseren maa kun skære Plomben for et Signalfelt efter skriftlig Ordre fra Togføreren.

Naar kunstig Deblokering af et Signalfelt er foretaget, og ny Plombering er anbragt, skal Signalpasseren — saafremt Signalet kan trækkes — give Kør-Signal, inden Toget genoptager Kørselen, og derefter betjene Signal- og Blokapparat som sædvanlig.

Saa længe Plomben for et Signalfelt er borttaget, skal Signalpasseren vise »Stop« for alle Tog i den paagældende Retning, indtil der til Posten bliver meldt Kørsel med Stationsafstand. Derimod skal han — for at kunne deblokere den bagved liggende Post — umiddelbart efter hvert Togs Forbikørsel omlægge og tilbagelægge Signaahaandtaget og straks derpaa blokere Signalet.

Naar der til Posten er meldt Kørsel med Stationsafstand, skal Signalpasseren betjene Signal- og Blokapparat som sædvanlig og selv foretage de mulig fornødne kunstige Deblokeringer\*). Bliver Signalpasseren afløst, medens Blokapparatet henstaar uplomberet, eller efterlader han om Aftenen efter sidste Tog Blokapparatet i uplomberet Tilstand, skal han personlig eller gennem Baneformanden underrette den afløsende Signalpasser om det forefaldne og da særlig meddele, om der køres med Stationsafstand eller ikke.

Ved alle indtrædende Forstyrrelser skal Signalpasseren personlig eller gennem Baneformanden gøre Indberetning til Overbanemesteren om det forefaldne.

#### For Togføreren for det standsede Tog:

- a) Naar det nærmest forudgaaende Tog maa antages at være naaet ind paa den foranliggende Station, skal Togføreren ved Postens Telefon eller Telegrafapparat forespørge denne, om Toget er ankommet. Dersom han ikke kan faa Forbindelse med Stationen, skal han henvende sig til den bagved liggende Station.

Saafremt en af Stationerne meddeler, at Toget

\*) Saafremt Signalet er utjenstedygtigt, skal Signalpasseren udstede skriftlig Forbikørselstilladelse (jfr. »Almindeligt Signalreglement«, Afsnit E).



endnu ikke er kørt ind, skal han blive holdende og afvente Deblokeringen.

- b) Saafremt en af Stationerne meddeler, at Toget er kørt ind, skal Togføreren give Signalpasseren skriftlig Ordre til at skære Plomben for Signalfeltet og til at foretage kunstig Deblokering af dette. Naar Signalpasseren derefter paany har plomberet Feltet, afleverer han Plombertangen til Togføreren, og naar han derefter har vist Signal Nr. 10 »Kør«\*), kan Toget genoptage Kørselen.

Togføreren skal ved Bortkørselen tage Plads paa Lokomotivet, medtage Plombertangen og afgive den til nærmest foranliggende Station med Melding om den stedfundne kunstige Deblokering. Hvis Toget ikke har planmæssigt Ophold paa Stationen, skal Togføreren derfor give Lokomotivføreren Ordre til at standse.

- c) Saafremt Togføreren ikke faar telefonisk eller telegrafisk Forbindelse med nogen af Stationerne, skal han give Signalpasseren skriftlig Ordre til at skære Plomben for Signalfeltet og til at foretage kunstig Deblokering af dette.

Naar kunstig Deblokering er foretaget, skal Signalpasseren straks aflevere Plombertangen til Togføreren og lade Signalfeltet henstaa uplomberet.

Togføreren skal derpaa tage Plads paa Lokomotivet, rangere Toget forbi Signalet og foranledige, at det fremføres med Forsigtighed til næste Station. Togføreren skal ved Bortkørselen medtage Plombertangen, som afgives til den nærmest foranliggende Station med Melding om det forefaldne, jfr. Punkt b).

- d) Saafremt Plombertangen allerede er borttaget af et forudgaaende Tog, skal Togføreren forholde sig som angivet under a) og b), hvis han faar Forbindelse med en af Stationerne, og som angivet i Punkt c, hvis Forbindelse ikke opnaas. Dog skal han efter en kunstig Deblokering i alle Tilfælde lade Signalfeltet henstaa uplomberet, da Tangen ikke er til Stede, og han

\*) Saafremt Signalet er utjenstedygtigt, skal Togføreren rangere Toget forbi Signalet (jfr. »Almindeligt Signalreglement«, Af-snit E).

skal rangere Toget forbi Signalmasten, fra hvilken der da ikke maa vises Signal Nr. 10 »Kør« til Toget.

#### For den foranliggende Station:

Naar Stationen modtager Plombertangen, skal den aførtøvet give Melding om det forefaldne til Telegrafmesteren eller Telegraformanden, der sørger for, at Plombertangen genanbringes i sin Plombekasse.

Naar Stationen modtager Melding om, at Signalfeltet henstaa uplomberet, skal denne erklære Linieblokken i Uorden og anordne Kørsel med Stationsafstand i den paagældende Togretning paa Banestykket. Stationen skal derhos straks underrette Distriktet om Forstyrrelsen.

#### For den bagvedliggende Station:

Naar Kørsel med Stationsafstand er anordnet, skal den bagved liggende Station pr. Telefon underrette Blokposterne herom. Saafremt Telefonforbindelse med Blokposterne ikke kan opnaas, skal Stationen beordre Togføreren for det første Tog i den paagældende Retning til personligt at give Blokposterne paa den fri Bane Melding om den anordnede Kørsel med Stationsafstand og til at meddele Lokomotivføreren, at Toget i denne Anledning skal standse ved disse Poster. Saafremt Toget ikke har planmæssigt Ophold paa Stationen, skal det derfor i saa Tilfælde standses.

Naar den regelmæssige Drift genoptages, skal Stationen ligeledes sørge for, at Posterne underrettes pr. Telefon eller paa anden Maade.

#### b. Paa enkeltsporet Bane.

Naar et Tog paa en enkeltsporet Strækning er standset paa fri Bane ved Signal Nr. 12 »Stop« fra et Blok-signal, der staaar blokeret ved et af sine Blok-felter, skal det undersøges, om Linieblokken er i Uorden, og i bekræftende Fald skal Toget rangeres forbi Signalet\*).

\*) Saafremt Forstyrrelsen ved Blokposten bestaar i, at denne ikke kan blokere sit Signalfelt, saaledes at Signalet vedbliver at staa frit, skal alle vedkom-

Herom gælder følgende Bestemmelser:

**For Posten:**

Plomberne for Blokfelterne maa ikke fjernes, og kunstige Deblokeringer af Blokfelterne maa ikke foretages hverken af Signalpasseren eller af Togføreren.

Naar der til Posten er meldt Kørsel med Stationsafstand, skal Signalpasseren meddele hvert kommende Tog skriftlig Tilladelse til Forbikørsel i Overensstemmelse med »Almindeligt Signalreglement«, Afsnit E. Saa længe der ikke er meldt Kørsel med Stationsafstand, maa saadan Tilladelse ikke gives.

**For Togføreren for det standsede Tog:**

Naar det nærmest forudgaaende Tog maa antages at være naaet ind paa den foranliggende Station, skal Togføreren ved Hjælp af Postens Telefon eller Telegrafapparat indhente Forholdsordre fra den foranliggende Station. Saafremt han ikke kan faa Forbindelse med denne, skal han henvende sig til den bagved liggende Station.

- a) Naar en af Stationerne har meddelt ham Køretilladelse, men Signalet vedblivende staar bundet, skal Togføreren tage Plads paa Lokomotivet og rangere Toget forbi Stopsignalet, hvorefter det kan genoptage Kørselen. Han skal ved Ankomsten til den foranliggende Station give denne Melding om det forefaldne. Saafremt Toget ikke har planmæssigt Ophold paa Stationen, skal han derfor give Lokomotivføreren Ordre til at standse.
- b) Saafremt Togføreren ikke faar Forbindelse med nogen af Stationerne, skal han forholde sig som

mende forholde sig som angivet for det Tilfælde, at Plomben for et Signalfeldt er borttaget, uanset at saadan Fjernelse selvfølgelig ikke behøver at finde Sted, da Signalet staar frit.

Saafremt Forstyrrelsen er af en saadan Art, hidrørende fra Fejlbetjening eller lignende, at Signalpasseren kan skønne, at den bagved liggende Station er i Stand til at udsende et nyt Tog i samme Retning som det for Stop holdende, skal han uden et Øjeblik Tøven foranledige Toget rangeret forbi Signalet under fornøden Forklaring til Lokomotivføreren, og Signalet skal da holdes paa Stop, indtil Blokpasseren pr. Telefon har sikret sig, at Toget er passeret Naboblokposten.

angivet under a), men Toget skal fremføres med Forsigtighed til den foran liggende Station.

**For Stationerne:**

Naar den foran liggende Station modtager Melding om Driftsforstyrrelsen, skal den straks erklære Linieblokken i Uorden og anordne Kørsel med Stationsafstand for begge Togretninger paa Banestykket samt pr. Telefon sende Underretning herom til Blokposterne paa den fri Bane. Den skal derhos sørge for, at Distriktet samt Telegrafmesteren eller Telegraformanden faar Underretning om det forefaldne.

Saafremt Telefonforbindelse til Blokposterne paa fri Bane ikke kan opnaas, skal den Station, som efter Anordningen af Kørsel med Stationsafstand først sender Tog til Banestykket, beordre Togføreren for dette Tog til personlig at give Blokposterne paa den fri Bane Melding om Anordningen og til at meddele Lokomotivføreren, at Toget i denne Anledning skal standse ved disse Poster. Saafremt Toget ikke har planmæssigt Ophold, skal det derfor standses.

Naar den regelmæssige Drift genoptages, skal den Station, som derefter først sender Tog til Banestykket, ligeledes sørge for, at Blokposterne paa den fri Bane underrettes, enten pr. Telefon eller paa anden Maade.

## B. Behandling m. v. af Sporskifter.

### Ordre Nr. 31.

Normalstilling. For alle Sporskifter i Hovedspor paa Stationer er der i Overensstemmelse med Politireglementets § 4,4, foreskrevet en bestemt Normalstilling. Denne er angivet i Togplanerne. For de øvrige Sporskifter skal Stationsforstanderen saa vidt muligt fastsætte en Normalstilling.

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

Ved Sporskifter med Sporskiftesignal maa kun anvendes Træpinde til at sætte i Trækstangen i Forbindelse med Signalet. Det skal paases, at disse Pinde udfylder Hullet fuldstændigt.

Da det er hændet, at Sporskiftesignaler (Armsignaler) har kunnet fastholdes med Pind, uden at Tungen har sluttet nøjagtigt til Skinnen, paalægges det alle vedkommende, hver Gang et med Sporskiftesignal forsynet Sporskifte omstilles, at overbevise sig om, at Tungen slutter nøjagtigt. Bemærkes det, at et Sporskiftesignal kan stilles og fastholdes med Pind, uden at Tungen slutter, skal Indberetning straks gøres og Melding afgives til vedkommende Baneformand.

Aflaasning med Hængelaas. Reglerne for Aflaasning af Sporskifter med Hængelaas ved Telegrafvagtens Slutning findes i Togreglementets § 17,3, og for Aflaasning paa Landstationer uden for Togtid i »Beskrivelse af og Bestemmelser for de danske Statsbaners Stations- og Strækningssikringsanlæg«, Punkt 54.

Nøglerne til Sporskiftelaasene skal opbevares paa Stationsforstanderens Kontor. De udleveres, hver Gang der haves Brug for dem, og skal straks tilbageleveres efter

Brugen. Naar det anses for nødvendigt, kan Nøglerne dog efter Stationsforstanderens Anordning blive i vedkommende Tjenestemand's Besiddelse, saa længe denne er til Tjeneste; men de skal i saa Fald afleveres paa Stationsforstanderens Kontor ved Tjenestens Ophør og maa saaledes aldrig være i Personalets Besiddelse uden for Tjenestetiden.

Sporskifter, som ved en Fejl er befaret medgaaende i Opskæring urigtig Stilling, maa ikke befares i Retning mod Tunge-spidsen, før de er eftersat og fundet farbare. Opmærksomheden henledes paa, at der ingen Sikkerhed haves for, at Modvægten kan trække Tungen helt ind til den fastliggende Skinne.

Endvidere skal alle Opskæringer ved centralsikrede Sporskifter, ogsaa paabegyndte, hvor et Hjul har været i Klemme mellem den tilliggende Tunge og Sideskinnen, medens Sporskiftelaasen (Sporlaasen eller Betjeningslaasen) tilsyneladende ingen Skade har taget, straks anmeldes til Telegrafformanden.

Ingen maa, uden dertil fra Stationsbestyreren modtaget Bemyndigelse eller Ordre, forandre Stillingen af Sporskifter, Drejeskiver, Signaler og lignende Indretninger. Ledelsen af saadanne Arbejder maa kun overdrages til Tjenestemænd, der er paalidelige og fuldstændig kendt med Tjenesten, og Arbejdet skal da enten udføres af den vedkommende Tjenestemand personlig eller under hans umiddelbare Tilsyn.

Udfordres der til Udførelsen af de omhandlede Arbejder en Samvirken af flere, skal Arbejdet overdrages til en enkelt, bestemt Tjenestemand, der skal lede Arbejdet og er ansvarlig for dets rigtige og ansvarlige Udførelse. Ham paahviler det at give de fornødne Ordre til de medvirkende, og disse skal punktligt efterkomme dem.

I Frostvejr kan det ske, at Sporskifteviserens Stamme fryser fast i Lejerne. Forsøges da en Omstilling af Sporskiftet med Magt, vil en delvis Ødelæggelse af Signalarapparatet kunne fremkaldes, idet Forbindelsesstangen, hvormed Sporskiftets Bevægelse overføres til Sporskifteviseren, bøjes. Det paalægges derfor Stationerne under saadanne Vejrforhold at befri Lejerne for Is, inden Om-

Forandring af Stillingen af Sporskifter m.m.

Foranstaltninger under Sne- og Isforhold.

stilling foretages. Ved lempeligt at ryste eller løfte Stammen vil man undertiden kunne fjerne Isen.

I Tilfælde af Sne- eller Islæg paa de til Sikrings- og Signalanlæg hørende Ledninger skal Stationerne hurtigst muligt tilkalde Kolonnerne, for at disse kan fjerne Sneen eller Isen og drage Omsorg for midlertidig Dækning af Trækkene ved Hjælp af Sveller e. l. Saafremt Trækkene fryser fast, skal Baneformanden efter Anmodning fra Stationen foretage Frakobling m. m. af det paagældende Sporskifte. Findes der paa Stationen Personale under Signaltjenesten, paahviler det dog dette Personale at foretage Frakoblingen om fornødent med Bistand af Bane-kolonnen.

For de centralbetjente Sporskifters Vedkommende, der som Sikkerhed mod utidig Omstilling er forsynede med Spærreskinne, kan Stationen under Sneforhold forlange denne frakoblet.

Da Salt er et virksomt Middel til at holde Sporskifter fri for Sne, skal Stationerne, hvor saadant skønnes nødvendigt, forskaaffe sig Salt — helst grovkornet — til anmeldte Anvendelse. Særlig Betydning har det til enhver Tid at kunne holde de centralsikrede Sporskifter frit bevægelige. Saltet bør dog anvendes med Maade og under ingen Omstændigheder ved Sporskiftemotorer eller i umiddelbar Nærhed af isolerede Skinnedele.

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

#### Ordre Nr. 32.

Naar der paa en Station skal foretages Forandringer ved Spor- eller Signal- og Sikringsanlægget eller i øvrigt foretages Arbejder, ved hvilke Dele af Sporet midlertidigt bliver ufarbare eller kun kan befares med Forsigtighed, paahviler det Banetjenesten (Overbanemesteren eller Baneformanden), henholdsvis Signaltjenesten (Telegrafmesteren eller Telegrafformanden), forud i hvert enkelt Tilfælde og for hvert enkelt Afsnit af Arbejdet i betimelig Tid at underrette Stationen og træffe nærmere Aftale med denne om det gunstigste Tidspunkt for Arbejdets Udførelse, hvorhos mundtlig Melding om Arbejdets Paabegyndelse og Fuldendelse afgives af de paagældende til Stationen.

Banetjenesten, henholdsvis Signaltjenesten, opstiller i fornødent Omfang Standsignaler (i Togtid erstattet med Haandsignaler), eventuelt ogsaa Hastighedstavler, foran den ufarbare Sporstrækning eller den Sporstrækning, der skal befares med Forsigtighed, ligesom Standsignal ogsaa anbringes paa det Sted, hvor normal Hastighed kan genoptages, jfr. »Almindeligt Signalreglement«, Afsnit D; men i øvrigt paahviler det Stationen under Arbejdsperioden at drage Omsorg for, at de fornødne Foranstaltninger træffes til Sikring af Togbevægelser og Rangement.

(Angaaende Nedsættelse af Kørehastigheden se i øvrigt Bestemmelserne i Ordre Nr. 5.)

Anmeldelse  
til Stationen.

Standsignaler og Hastighedstavler.

Aflevering og Sikring af nye Sporskifter. Naar Arbejdet omfatter Indlægning af nye Sporskifter i Stationens Hovedspor, skal hvert enkelt saadant Sporskifte, saa snart det er indlagt, afleveres af Banetjenesten til Stationen, der meddeler skriftlig Kvitte- ring for Afleveringen.

Stationen forsyner straks Sporskiftet med Sporskifte- laas (Hængelaas) og overtager dermed Ansvar for dets rette Stilling. Den underretter sit Personale om Sporskif- tets Overtagelse.

For saa vidt det paagældende Sporskifte ligger i en nor- malt centralsikret Togvej, skal Sporskiftelaasen være af en særlig Konstruktion, saaledes at den ikke kan aabnes med de almindelige Sporskiftenøgler; Nøglen skal opbe- vares paa Stationsforstanderens Kontor. Laasen fjernes atter, naar Sporskiftet inddrages under Sporskiftesikrin- gen.

Nyindlagte Sporskifter, som foreløbig ikke skal skif- tes, skal desuden ved Banetjenestens Foranstaltning fast- spigres og fastboltes til Sideskinnen ved Skruebolt.

Det er ubetinget forbudt Personale, der ikke er be- skæftiget ved Stationstjenesten, at være i Besiddelse af Nøgler til Stationernes Sporskiftelaase.

Underret- ninger.

Naar nye Sikrings- og Signalanlæg skal tages i Brug, samt naar der skal foretages Forandring i eller Flytning af en Stations Signal- eller Sikringsanlæg, paahviler det Signaltjenesten i hvert enkelt Tilfælde i betimelig Tid forud at underrette Trafiktjenesten.

Naar Arbejdet er tilendebragt, giver Signaltjenesten Meddelelse herom til Trafiktjenesten, for nye Anlægs eller større Forandringers Vedkommende med en Beskri- velse af Forandringen, henholdsvis Anlægget, hvorefter Trafiktjenesten udsender skriftlig Underretning (Fælles- bekendtgørelse) til alle vedkommende. Signaltjenesten afleverer Anlægget til Stationen, saa snart det er færdigt til Ibrugtagning. Denne Aflevering sker ved en mundtlig Meddelelse til Stationsbestyreren og tillige ved skriftlig Indførelse i Stationens Telegrafjournal, henholdsvis Tele- fonjournal, af en med Klokkeslet og Dato forsynet Med- delelse om, at vedkommende Anlægsdel kan tages i Brug.

Meddelelsen underskrives af den, der har udført det paa- gældende Arbejde, eller af vedkommendes foresatte.

For saa vidt Forandringen eller Flytningen har Be- tydning for andre end den paagældende Stations eget Per- sonale, maa vedkommende Anlægsdel ikke tages i Brug, inden Stationen har modtaget et Eksemplar af den ud- sendte Fællesbekendtgørelse, jfr. Bestemmelse i Ordre Nr. 5 om Nedsættelse af Kørehastighed.

Forandringer og Flytninger af bestaaende Signaler — herunder Stationsmærker — samt Anbringelse af nye Sig- naler m. v., der har eller kan faa Betydning for Toggan- gen, maa først ske, efter at Sagen har været behandlet af en ved Distriktets Foranstaltning sammentraadt Signal- kommission. Kommissionen bestaar foruden af Signal- inspektøren af en Trafikinspektør, en Maskiningeniør og en stedkendt Lokomotivfører samt eventuelt, for saa vidt det paagældende Spørgsmaal har Betydning for Banetje- nesten, tillige af en Baneingeniør. Over Kommissionens Forhandlinger optages en Protokol, der forelægges Di- striktschefen, som alt efter Sagens Natur træffer Afgø- relsen eller fremsender Protokollen til Generaldirektoratet med nærmere Indstilling.

Anbringel- se, Foran- dringer og Flytninger af Signaler.

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

### Ordre Nr. 33.

Sidespor paa fri Bane kan enten være Sidespor til Banernes eget Brug (Grusgravspor og Arbejdsspor m. v.), offentlige Sidespor eller private Sidespor.

For saa vidt Sidespor opfylder de i Togreglementets § 1, 1. Stk., anførte Betingelser, betragtes de med Hensyn til alle Sikkerhedstjenesten vedrørende Forhold som Stationer.

For Sidespor paa Banestrækninger, der kun er bestemt til at befares af ikke personførende Tog, kan der af Generaldirektoratet fastsættes særlige, fra de nedestaaende afvigende, Regler for Sikring af Sporskifterne paa fri Bane.

I øvrigt gælder følgende Bestemmelser for Sikring af Sidespor paa fri Bane:

#### 1. Sporskifternes Forbindelse med Signal.

Sporskifter paa fri Bane skal være forsynede med Sporskiftesignal eller Sporskifteviser.

Er Sporskifterne beliggende paa en Strækning, hvor den tilladte Kørehastighed overstiger 70 km/T., skal der ved det paagældende Sidespor vises Mastesignal i Afhængighed af Sporskifterne i Hovedsporet (Centralsikring).

Ved Sidespor uden Centralsikring maa Kørehastigheden ikke overstige 70 km/T. Er Centralsikringen af et Sidespor midlertidig afløst, nedsættes Hastigheden for Forbikørsel af vedkommende Sidespor til højst 45 km/T., uanset hvilken største tilladte Hastighed der ellers er fastsat for Forbikørselen.

Anbringelse af nye Signaler samt Forandringer og Flytninger af bestaaende Signaler m. v. paa fri Bane maa, naar disse kan faa Betydning for Toggangen, først ske, efter at Sagen har været behandlet af en Signalkommission (jfr. Ordre Nr. 32, Side 143).

#### 2. Indlægning og Optagelse af Sporskifter paa fri Bane.

Inden der lægges et Sporskifte i Hovedspor paa fri Bane, drager paagældende Distrikt Omsorg for, at alle vedkommende underrettes herom. I Meddelelsen opgives Sporskiftets nøjagtige Beliggenhed, Hensigten dermed, eventuelt det Tidsrum, i hvilket det vil blive liggende.

Distriktet underretter ligeledes alle vedkommende, naar Sporskiftet optages.

#### 3. Tilsyn, Bevogtning og Betjening.

Det paahviler vedkommende Bane- og Signaltjeneste paa sædvanlig Maade at paase, at Sidesporene med samtlige dertil hørende Apparater og Anlæg til enhver Tid er i brugbar Stand. Naar der ved et til Sidespor hørende Sikringsanlæg findes saadanne Mangler, at Anlægget er ubrugeligt, forholdes som angivet i Ordre Nr. 5, Side 32.

Sidespor til Banernes eget Brug (Grusgravspor og Arbejdsspor m. v.) bevogtes ved Distriktets Foranstaltning af en Tjenestemand.

Nøglen til de paa fri Bane anbragte Sporskifter til saadanne Sidespor opbevares af Baneformanden for den Strækning, hvor vedkommende Sidespor er beliggende, men han maa kun bruge den med sine foresattes, for hver enkelt Arbejdsperiode givne Tilladelse. Efter endt Dagsarbejde ved Sidesporet skal der anbringes Skruebolt, der holder Tungen i Sporskiftet fast til Sideskinnen, og som forsynes med Hængelaas.

Offentlige og private Sidespor bevogtes og betjenes ved Distriktets Foranstaltning af en Sidespor-

passer, for hvis Tilstedeværelse ved Sidesporet Distriktet fastsætter nærmere Regler.. Denne Mand kan for private Sidespors Vedkommende vælges efter Anvisning af Sidesporets Ejer, men i saa Fald skal han i Henseende til de ham paahvilende Forretninger ved Banen betragtes som Tjenestemand og afgive Erklæring som saadan.

Hvad enten Sidesporpasseren er Tjenestemand eller anvist af Sidesporets Ejer, sørger Distriktet for, at han forsynes med de fornødne Instrukser, navnlig vedrørende Sikkerhedstjenesten og Togekepeditionsforhold, samt for, at der føres fornødent Tilsyn med hans Udførelse af Tjenesten.

Uden for de Tider, hvor Vogne sættes ind paa eller afhentes fra Sidesporet, skal følgende Regler iagttages:

De i Hovedsporet liggende Sporskifter skal være stillede til Hovedspor; Afløbssporskifter skal være stillede til Afløb.

De nævnte Sporskifter skal, hvad enten de er indrettede til Centralaflaasning eller ikke, holdes aflaaede med Hængelaas, medmindre de

- 1) er forsynede med centraliseret Nøglaflaasning eller
- 2) er centralbetjente og beliggende i en Afstand af under 200 m fra Betjeningsstedet.

Bevægelige Stoppebomme skal være anbragt i Spærrestilling og aflaaede med Hængelaas, medmindre de er forsynede med Nøglaflaasning.

Centralaflaasning af Sporskifter, herunder Aflaasning med Kontrollaaas, maa altsaa kun finde Sted ved Togtid. Er Sidesporet derimod udstyret med centraliseret Nøglaflaasning, skal Nøglerne mellem Togtiderne være indsat i Centralapparatet (jfr. »Beskrivelse af og Bestemmelser om de danske Statsbaners Stations- og Strækningssikringsanlæg«, Side 55—59).

Sidesporpasseren skal, hver Gang et Tog skal passere Sidesporet, hvad enten det skal holde derved eller ej, inden Togets Ankomst efterse Sporskifterne i Hovedsporet for at overbevise sig om, at de er i Orden, samt at de er stillede rigtigt og aflaaede. Han skal endvidere sørge for, at bevægelige Stoppebomme eller Afløbssporskifter er rigtigt stillede og aflaaede, at de ved Sidesporet anbragte Signaler med tilhørende Lygter er i Or-

at de sidste er tændte i den Tid, Signalreglementet foreskriver, samt at de rette Signaler gives for Togene i Overensstemmelse med Signalreglementet.

Ethvert Sidespor paa den fri Bane skal være bevogtet ved Togtid.

Ved Sidespor uden Centralsikring, eller hvor Centralsikringen midlertidigt er aflyst, skal Sidesporpasseren vise Haandsignal »Kør« for alle Tog, medmindre indtræffende Omstændigheder gør det nødvendigt at vise Haandsignal »Stop«. Saafernt der i Hovedsporet findes modgaaende Sporskifter for et Tog, skal Sidesporpasseren betjene det yderste af disse under Togets Forbikørsel og derfra vise Haandsignal »Kør«.

#### 4. Vognes Anbringelse.

Togs Rangering ved Sidespor paa fri Bane ledes af Togføreren. Vogne skal paa Sidesporet hensættes saaledes, at de staar inden for de anbragte Frispormærker eller, hvor Stoppebomme eller Afløbssporskifter findes, inden for disse. Vognene skal være bremsede eller afstoppede, naar de henstaar paa Sidesporet.

Naar Vogne afkobles ved Sidespor, maa Togpersonalet ikke overlade det til Sidesporpasseren eller andre at indsætte Vognene i Sidespor. Toget skal blive paa Stedet, indtil Vognene er bragt paa Plads paa Sidesporet og sikrede.

Ejeren af et privat Sidespor skal selv sørge for Arbejdskraft til uopholdeligt at faa Vogne fra Tog ind paa Sidesporet og omvendt, saafremt dette ikke sker ved Hjælp af Lokomotivet.

#### 5. Foranstaltninger, naar et Sidespor er ude af Brug.

Er et Sidespor i længere Tid ude af Brug, skal Sporskifterne paa fri Bane i Almindelighed optages. Bevogt-

ning og Signalgivning bortfalder efter Optagningen, Mastesignalarmene stilles skraat opad og forsynes med Ugyldighedskryds.

Gør særlige Forhold det nødvendigt, at Sporskifterne paa den fri Bane bibeholdes uden for det Tidsrum, i hvilket Sidesporet bruges, skal Sporskifterne aflaaes i Stillingen til Hovedspor og ved Banetjenestens Foranstaltning fastspigres samt fastboltes til Sideskinnen ved Skruebolt med Hængelaas. Spigringen bortfalder dog, naar Sporskiftet hviler paa Jernsveller. Naar Sporskifterne er sikrede paa denne Maade, kan for private og offentlige Sidespors Vedkommende Bevogtning og Signalgivning bortfalde. Mastesignalarmene stilles skraat opad og forsynes med Ugyldighedskryds. Sidesport til Banernes eget Brug (Grusgravspor eller Arbejdspor) skal derimod altid bevogtes for ethvert passerende Tog, saa længe de til det paagældende Sidespor hørende Sporskifter i Hovedspor er til Stede.

Distriktet underretter alle vedkommende, naar Bevogtningen af et Sidespor, hvis Sporskifter er sikrede og boltede, bortfalder eller skal genoptages.

## E. Brandvæsenets Slukningstog i Byerne.

### Ordre Nr. 34.

Naar Brandvæsenets Slukningstog i Byerne skal passere Jernbaneoverkørsler eller Havnebaner m. v., maa de saa vidt muligt ikke standses eller opholdes af Banernes Rangeringstog eller Lokomotiver. Disse skal derfor straks om fornødent standse eller sagtne Farten for at give fri Passage for Slukningstoget, og Lokomotivføreren skal under disse Omstændigheder ikke afvente Rangerlederens Signal til Standsning.



## F. Befordring af Sprængstoffer og Ammunition.

### Ordre Nr. 35.

For Befordring af visse Arter af Sprængstoffer og Ammunition er der fastsat en Række særlige Bestemmelser i Godsbefordringsreglementets Bilag A, Afdeling B, Afsnit I a og I b, samt i den tilsluttende Ordre E 1, Side 137.

Foruden Regler vedrørende Ind- og Udlevering, Læsning m. v. af Sendinger af disse Varearter indeholder Bestemmelserne Regler vedrørende den Forsigtighed, der skal udvises paa Banegaardene og under Kørselen med Vogne, der er læssede med de paagældende Arter af Sprængstoffer eller Ammunition.

Disse Forsigtighedsregler fastsætter bl. a. følgende:

1) Hverken under Læsningen eller Befordringen maa der ryges Tobak eller benyttes Ild eller utildækket Lys i eller i Nærheden af de ovennævnte Vogne.

2) Paa forbikørende Lokomotiver skal Fyrdøre og Askeklapper holdes lukkede. Dette skal saa vidt muligt ogsaa iagttages ved Forbikørsel paa fri Bane.

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

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

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

6) Befordringen skal ske med rene Godstog eller, hvor saadanne ikke løber, med blandede Tog. I Tog, der tjener den almindelige Trafik, maa der af visse Sprængstoffer ikke befordres flere Vogne end med i alt 8 Vognaksler. Større Mængder maa kun befordres med Særtog.

7) Vogne, der er læssede med saadanne Sprængstoffer eller Ammunition, skal holdes saa langt fjernet fra Loko-

motivet som muligt, men det skal dog iagttages, at den bageste Togdel bestaar af mindst 3 Vogne, der ikke er læssede med letantændelige Genstande (jfr. Punkt 3) ovenfor). De med Sprængstoffer eller Ammunition læssede Vogne skal kobles fast baade indbyrdes og til de forangaaende og efterfølgende Vogne; Koblingen skal nøje efterses paa de Mellemstationer, hvor Tiden tillader det.

8) Paa Vogne, der er læssede med eksplosive Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder for den umiddelbart forangaaende og efterfølgende Vogn. Derimod skal den sidste Vogn i Toget have betjent Skruebremse.

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

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

11) Naar de paagældende Forsendelser anmeldes til Befordring, skal Afsendelsesstationen straks underrette vedkommende Trafikinspektør, som foranlediger det videre fornødne, herunder Tillysning af Særtog, hvis Befordringen enten paa Grund af Sendingens Størrelse eller af andre Aarsager skal finde Sted med saadant, samt Underretning af Stationerne paa egne Strækninger, som Vognene skal passere, og eventuelt Nabosektionerne. For at Lokomotivføreren paa forbikørende Lokomotiver, herunder Rangerlokomotiver, og Kedelpassere i opfyrede i Togene værende Kedelvogne kan iagttage de ovennævnte Forsigtighedsregler vedrørende Lukning af Fyrdøre og Askeklapper, skal de paagældende underrettes i betimelig Tid. Underretningen skal ske skriftligt. Den gives saavel til Tog- som Lokomotivfører af Udgangsstationen, henholdsvis Knudestationen for Fællesstrækninger. Togføreren afleverer den modtagne Meddelelse til Kedelpasseren. Bliver Toget, hvori Forsendelsen foregaar, overhalet af et Tog uden for Planen, skal det overhalende Tog underrettes af den Station, der giver Underretning om Overhalingen. Førere paa Rangerlokomotiver underrettes skriftligt af den paagældende Station.

### VIII. Ulykker og Uheld.

#### Ordre Nr. 36.

De særlige Regler, som kommer til Anvendelse i Tilfælde af Tognedbrud, beskadigede eller efterladte Vogne, Ild i Toget, Sprængning af Tog samt løse Vogne, findes i Togreglementets §§ 46—50.

I øvrigt gælder følgende Regler for Anmeldelse af, Underretning om, Undersøgelse og Afhjælpning af Ulykker og Uheld:

#### 1. Anmeldelse.

Ethvert Uheld paa Banelinien eller paa Stationsomraadet eller Maskintjenestens Omraade, hvorved Personer kommer til Skade eller Trafikken i væsentlig Grad forulempes — hvortil ogsaa skal henregnes Uheld, der foranlediger Togforsinkelser, Skade paa Driftsmateriellet, Sporet eller Banelegemet eller anden Ulempe —, skal, ligesom ethvert Forhold, der kan medføre saadanne Uheld, hurtigst muligt anmeldes til den nærmeste Station af den Tjenestemand, som først opdager det eller bliver gjort opmærksom derpaa.

Er Anmelderen ikke tjenstgørende under Trafiktjenesten, skal han foruden at afgive Melding til Stationen tillige sende Indberetning til sin nærmeste foresatte. Indberetningen skal indeholde kortfattet, men dog fyldestgørende Meddelelse om Uheldets Beskaffenhed og den skete Anmeldelse.

Lokomotivpersonalet optager paa Lokomotivførerrapporten en Bemærkning om de Sporfejl, det har anmeldt for en Station.

## 2. Underretninger.

Stationen skal straks telegrafisk underrette Generaldirektoratet, Distriktet, Trafikinspektøren og Baneingeniøren om alle større Uheld. Skyldes Uheldet Spor afløb, eller er der sket væsentlig Skade paa Driftsmateriellet, skal desuden Maskiningeniøren underrettes. Hvis Uheldet kan medføre Skade paa Sikrings- eller Signalanlæg eller paa Telegraf- eller Telefonledninger, underrettes Signalinspektøren.

Saa fremt et Uheld enten skyldes Tilstanden af Sporet, Banelegemet, Telegraf- eller Telefonledninger, Signal- og Sikringsanlæg e. desl. eller har medført Skade paa samme, skal desuden den paagældende Overbanemester, henholdsvis Telegrafmester, hurtigst muligt underrettes. Er Uheld af denne Art sket paa en Station, skal Baneformanden, henholdsvis Telegraformanden, straks tilkaldes.

Stationen underretter snarest Baneformanden om Fejl eller Mangler ved Sporet, der anmeldes for Stationen.

Endvidere skal den paagældende Station for Øvrigheden anmelde de Uheld, ved hvilke Mennesker omkommer eller farligt saares (Politireglementets § 54). I de telegrafiske Indberetninger til de foresatte skal det udtrykkeligt bemærkes, om Anmeldelse til Øvrigheden har fundet Sted.

## 3. Skriftlige Indberetninger.

Stationerne skal til Distriktet sende skriftlig Indberetning om ethvert paa deres Omraade indtruffet eller for dem anmeldt Uheld.

Indberetningen skal indeholde fyldigst mulige Oplysninger om Uheldet, Aarsagen til dette og Resultatet af den Undersøgelse, Stationen foretager efter Reglerne under Afsnit 4 nedenfor.

## 4. Undersøgelse.

Ved indtrædende Ulykkestilfælde under Toggangen paa Banelinien, hvorved Personer omkommer eller farligt saares, samt ved Ulykkestilfælde paa Stationerne, saavel som ved andre Uheld, der er af mere omfattende eller alvorlig Beskaffenhed, paahviler det Trafikinspektøren straks at begive sig til Uheldsstedet og — for saa vidt ikke andet i det enkelte Tilfælde bestemmes — lede de fornødne Undersøgelser, eventuelt bistaaet af vedkommende Baneingeniør og Maskiningeniør. Trafikinspektøren foretager i de nævnte Tilfælde en foreløbig Afhøring af Personalet, hvis Forklaringer optages til en Rapport, hvorved alle, uanset til hvilket Tjenestoomraade de hører, er pligtige at afgive Forklaring. Undersøgelsen skal gaa saa meget i Detailler, at de nærmere Omstændigheder ved indtrufne Uheld nøje oplyses, bl. a. for at Mangler ved Anlæg, Materiel, Instruktioner eller andet, der derigennem maatte opklares, snarest kan blive afhjulpet.

Ved andre indtræffende, mindre Uheld — f. Eks. Spor afløb uden større Beskadigelse af Materiellet eller lignende —, hvor Trafikinspektøren ikke foretager nogen Undersøgelse, paahviler denne den paagældende Station, medens Sporet paa Afløbsstedet hurtigst muligt undersøges af Banetjenestens Personale. Ligger i saadanne Tilfælde Grunden til Uheldet ikke straks klar for Dagen, skal Stationsforstanderen eller hans Stedfortræder i Forening med de øverste tilstedeværende Repræsentanter fra de andre Tjenestegrene nøje undersøge alle Enkeltheder ved de ved Uheldet fremkaldte Forhold og optage en Skitse, som viser Materiellets Stilling indbyrdes og i Forhold til Spor og Sporskifter. Skitsen vedlægges Indberetningen om Uheldet.

Opnaas der ikke ved den af Stationen foranledigede Undersøgelse noget sikkert Kendskab til Grunden til Spor afløbet, indberettes Sagen telegrafisk til Trafikinspektøren, der da lader Forholdet undersøge.

Saa fremt Forholdene tilsteder det, maa ingen ved indtrufne Uheld, hvor Grunden til Uheldet ikke ligger klar for Dagen, røre ved Spor eller Sporskifter, inden den øverste tilstedeværende Tjenestemand har givet Tilladelse dertil.

Alvorligere Uheld.

Mindre Uheld.

Undersøgelse af afsporede Vogne.

I Tilfælde af Sporafløb skal de paagældende Vogne tilbageholdes paa Stationen til Brug ved Vognopsynets Undersøgelse (jfr. Ordre J 2, Side 6) og eventuelt til Brug ved Undersøgelsen af Uheldet. Kan læssede Vogne ikke sættes i Drift straks efter Vognopsynets Undersøgelse, skal de snarest muligt omlæsses for ikke unødigt at forsinke Godsets Befordring. Udgifterne ved Omlæsningen bæres af Statsbanerne.

Ved Undersøgelsen af fremmed Materiel, der har været af Spor, skal det saa vidt muligt altid konstateres af vedkommende Tjenestemand under Maskintjenesten, om Materiellet har opfyldt de for dets Overtagelse og Befordring over Statsbanerne stillede Fordringer. Bemærkning om denne Undersøgelses Resultat paaføres den paagældende Indberetning.

I Tilfælde, hvor de ovennævnte Fordringer til Materiellet ikke har været opfyldt, indberettes Sagen af Distriktet til Generaldirektoratet. Konstateres det i Værkstederne, at fremmed Materiel ikke har opfyldt de ovennævnte Betingelser, indberettes det ligeledes.

### 5. Afhjælpning\*).

Reglerne for, hvorledes Togføreren forlanger Hjælp til et paa den fri Bane nedbrudt Tog, findes i Togreglementets § 46.

Fortegnelse over de paa fri Bane værende Vogterhuse m. v., hvori de faste Telegraf- eller Telefonposter er oprettet, findes i Togplanerne.

Ved hver Telegraf- eller Telefonpost paa fri Bane er der paa den mod Banen vendende Side anbragt et Skilt med Paaskriften »Telefon« eller »Telegraf« samt i Posten en særlig Vejledning for Telegraf- eller Telefonapparatets Brug.

\*) De særlige Foranstaltninger over for tilskadekomne findes omtalt nedenfor i Afsnit 6.

For at man paa Banelinien kan vejledes til nærmeste Telegraf- eller Telefonpost, er de Vogterhuse, hvori saadanne Poster ikke findes, paa den mod Banen vendende Side betegnet med en Pil, der angiver Retningen henimod nærmeste Telegraf- eller Telefonpost, henholdsvis Station. Endvidere er hver tredie af Telegraf- eller Telefonstængerne forsynet med en hvid lodret Streg paa den Side af Stangen, der vender mod nærmeste Telegraf- eller Telefonpost, henholdsvis Station. Paa nogle af de sønderydske Strækninger er der dog i Stedet for de hvide lodrette Streger paa Telegraf- og Telefonpælene anbragt Metalpile, der viser Retningen til den nærmeste Telefonpost.

Det paahviler altid den Station, som modtager Anmeldelse om et sket Uheld, at foretage det videre fornødne med Hensyn til Afhjælpning af Uheldet, indtil dette Arbejde eventuelt er overtaget af andre Myndigheder.

I Togreglementets §§ 33 og 46 samt i Togplanerne findes de nærmere Regler for:

Rekvision samt Udsendelse af Hjælpemaskine, Ambulancevogn, Hjælpevogn eller Brandslukningstog, Tilkaldelse af Læger til Ambulancevognen, eventuelt af Hjælpekorps og af militær Hjælp samt for Stationering af Ambulancevogne, Hjælpevogne og af Lægekasser.

I øvrigt paahviler det Baneingeniøren i alvorligere Tilfælde at varetage det fornødne med Hensyn til Banens Sikring, Begrænsning af Ødelæggelsens Omfang og Genoprettelse af Farbarheden, medens Maskiningeniøren ved større Afsporinger eller Beskadigelser af Driftsmateriellet leder Rydningsarbejdet, og Signalinspektøren varetager det fornødne med Hensyn til at sætte Telegraf- eller Signalanlæg i brugelig Stand.

Samtlige Stationer, Billetsalgssteder og offentlige Sidespor er forsynede med Tove med Talje og Krog, der skal anvendes ved Rednings- og Rydningsarbejdet ved eventuelle Jernbaneulykker, særlig til Fjernelse af ødelagte Vognes Tage og andre større Vogndele.

Tovene skal opbevares paa et for hele Stationens Personale bekendtgjort og tilgængeligt Sted.

Ved Ulykker paa fri Bane skal de to Stationer, mellem hvilke Ulykken har fundet Sted, straks sende deres Tove

Anvendelse af Tove.

til Ulykkesstedet og erkyndige sig om, hvorvidt der vil blive Brug for flere Tove. I bekræftende Fald skal de foranledige det nødvendige Antal Tove transporteret til Ulykkesstedet ved første Lejlighed.

Opklodsning i Sporskifter. Naar det efter Afløb i et Sporskifte forsøges at trække det afløbne Materiel paa Spor igen, skal der, inden dette sker, foretages fornøden Opklodsning i Sporskiftet, da dette ellers udsættes for Brud.

#### 6. Foranstaltninger over for tilskadekomne.

Angaaende de Foranstaltninger, der er truffet til Behandling af tilskadekomne m. v. efter Ulykker eller Uheld paa Statsbanerne, saa vel som med Hensyn til, hvad der skal foretages, naar Ulykkestilfælde indtræffer, bemærkes følgende:

##### a. Ambulancevogne.

Ambulancevogne er Jernbanevogne, som ved større Uheld eller Ulykker, hvor Mennesker kommer til Skade, skal benyttes til Transport af de saarede fra Uheldsstedet til Stationer, i hvis Nærhed der findes Hospital. Reglerne for Stationeringen af Ambulancevogne samt for disses Beredskab, Rekvisition og Anvendelse findes i Togplanerne.

Samtlige Ambulancevogne har elektrisk Installation og Gasbelysning.

Vognenes Baarer er indrettede til at kunne tages ud af Vognene, saaledes at de saarede, efter at de er anbragt paa Baarerne paa Uheldsstedet, kan blive paa dem til Ankomsten til Hospitalet.

Til hver Baare hører 2 Uldtæpper.

I øvrigt findes der i hver Ambulancevogn:

- 1 Kasse med Operationsinstrumenter,
- 1 Lægekasse med Forbindingsmateriale og Medicin,

1 Kasse, indeholdende:

- 1 emaillet Instrumentbakke med Fod,
- 1 galvaniseret Revolverspritlampe,
- 1 Dunk med Sprit,
- 1 Dobbeltvandfad med 3 Indsatsskaale,
- 1 emaillet Dunk à 6 l med Bæger,
- 1 do. Stikbækken,
- 2 do. Urinkolber,
- 1 do. Urinstikbækken for Kvinder,
- 2 Ruller Toilet-papir,
- 6 Haandklæder,
- 1 Pakke Stearinlys,
- 4 Træbukke (i de smaa Ambulancevogne dog kun 2),
- 1 Trappetige,
- 1 Vandbeholder,
- 4 Vandglas,
- 4 Vandspande,
- 2 Vandkander,
- 2 Nøgler til Gasbelysningen,
- 1 Beskyttelseshætte til Gasbeholderen,
- 1 Nøgle til Kassen under Vognen,
- 5 Varmeslanger } anbragt i en Kasse
- 1 Sluthane } under Vognen.

Hjemstedsstationerne skal stadig holde Ambulancevognene omhyggeligt rengjorte og særlig efter Benyttelse af Vognene sørge for, at alt Materiellet straks bliver omhyggeligt rengjort.

Hvert af Distrikternes Magasiner i København og Aarhus forsynes med et Reservesæt Læge- og Instrumentkasser. Efter hver Benyttelse af Ambulancevogne sender vedkommende Magasin sit Sæt Kasser til paagældende Ambulancevognsstation, som derpaa sender Ambulancevognens Sæt Kasser til Magasinet til Komplettering af Indholdet. Efter at denne Komplettering er endt, ombyttes Kasserne igen. Magasinerne er forsynede med særlige Trækasser, som skal benyttes til Forsendelsen af Lægekasserne.

##### b. Ambulancebaarer.

Til Brug i paakommende Tilfælde er samtlige E-

Vogne, jydsk H<sub>D</sub>-Vogne, Rejsegodsrum i D-Vogne samt de større Stationer, der findes nærmere angivet i Togplanerne, forsynede med Ambulancebaarer, paamaalede vedkommende Vogns Litra og Nr., henholdsvis Stationens Navn.

Det paahviler Stationerne at holde deres Personale underrettet om Stationsbaarens Opbevaringssted samt drage Omsorg for, at den holdes i god og renlig Stand. Togudgangsstationerne skal drage Omsorg for, at Vognenes Baarer indpakkes i Papir for at forebygge, at de tilsmudses af Støv. Indpakningen bør fornyes, naar det tiltrænges.

Togførerne rapporterer forekommende Beskadigelser paa Vognenes Baarer paa Tograpporten.

Eventuelle Reparationer besørages ved Distriktets Foranstaltning.

#### c. Redningsværktøj.

Samtlige Sidegangs- og Rejsegodsvogne forsynes efterhaanden med 1 Økse, 1 Fukssvans og 1 Stiksav til Brug ved forekommende Ulykkestilfælde.

Dette Værktøj opbevares i et Skab, som i Vogne med Sidegang er anbragt paa dennes Ydervæg, medens det i Rejsegodsvogne er anbragt i Nærheden af en af Side dørene.

Naar Værktøjet er anbragt i Skabet, plomberes Døren paa dette, og Plomberne maa først brydes, naar Værktøjet skal bruges ved indtraadte Ulykkestilfælde. Togpersonalet skal have Opmærksomheden henvendt paa, at Værktøjet til enhver Tid er til Stede og Plomberne i Orden, samt foranledige, at disse fornyes, saa ofte det findes nødvendigt.

#### d. Vandfade og Vanddunke.

Samtlige Rejsegodsvogne vil efterhaanden blive forsynede med et emaileret Vandfad med 3 Skaale og en emaileret Dunk til Brug ved Behandling af tilskadekomne.

#### e. Lægekasser.

Alle i Brug værende Dj- og E-Vogne samt i Brug værende Vogne, der erstatter sidstnævnte, skal være forsynede med Lægekasse.

Endvidere er der paa alle Stationer og Billetsalgssteder samt i en Del Vogterhuse anbragt Lægekasser, bl. a. for at der ved indtrædende Ulykker hurtigst muligt, og inden Ambulancetoget kan være paa Stedet, kan ydes foreløbig Hjælp med de Lægemedler, Kasserne indeholder, se herom nedenfor. Plan over Fordelingen af Lægekasserne er optaget i Distrikternes Togplan om Ambulancevogne m. m. Ved indtrædende Ulykker skal den Station, hvor Togføreren for det forulykkede Tog forlanger Hjælp, snarest pr. Bud, gennem Strækningstelefonen eller pr. Telegraf forlange Lægekasser tilsendt fra passende Steder. Togpersonalet paa Ulykkesstedet maa ikke lade det bero med det saaledes gennem nævnte Station fremsatte Forlangende om Tilsendelse af Lægekasser, men skal, saafremt det er muligt ved Bud, pr. Telefon eller paa anden Maade hurtigt at komme i Forbindelse med andre Ekspeditionssteder eller Vogterhuse forsynede med Lægekasse, forlange Lægekasser tilsendt fra disse Steder. De Ekspeditionssteder eller Vogterhuse, hvortil Henvendelse saaledes sker enten fra Stationen, hvor Hjælp er forlangt, eller fra Togpersonalet paa Ulykkesstedet, skal ufortøvet foranledige Lægekasserne transporteret til det opgivne Sted paa den Maade, det hurtigst kan ske, med Tog, Dræsine eller Trollie, eventuelt ved Leje af Automobil eller andet forhaandenværende Køretøj til Befordring ad Landevej.

Benyttes der ikke Tog, skal der saa vidt muligt medgives en Tjenestemand som Ledsager.

Lægekasserne har følgende Indhold:

- 1 Esmarch Klædesaks,
- 1 Flaske,
- 2 Slynger,
- 1 Æske Sæbe,
- 4 Blikskinner,
- 2 Træskinner,
- 2 Pakninger à 10 Pakker steriliserede og komprimerede Forbindinger,

- 1 Pakning à 5 Pakker steriliserede og komprimerede Forbindinger,
- 2 Pakninger à 10 Stk. steriliserede og komprimerede Tampons,
- 2 Pakninger à 5 Pakker steriliseret, komprimeret Sygevat,
- 2 Pakninger à 2 Stk. komprimerede Stoutbind,
- 1 Pakke ikke steriliseret, men komprimeret Sygevat à 400 Gram,
- 6 trekantede Tørklæder,
- 6 Dusin Sikkerhedsnaale,
- 1 Rulle Plaster,
- 3 Flasker Karbolsyre à 22½ Gram,
- 1 Flaske Hoffmannsdræber, 30 Gram,
- 1 Glas med 5 Sublimattabletter,
- 1 Flaske Ol. Camphoratum, 50 Gram,
- 1 Flaske Jodtinktur paa 100 cm<sup>3</sup>. Jodopløsningen skal have følgende Sammensætning: Jodi g 5, Joditi kalici g 2,5, Spiritus concentratus ad g 100.
- 1 Morfinsprøjte,
- 1 Glas, indeholdende 50 Stk. 1 Centigram Morfintabletter,
- 1 Æske med 10 Stkr. hugget Sukker,
- 10 Diagnosekort.

I de paa Stationerne og i Vogterhusene værende Lægekasser er der foruden nævnte Genstande noget mere Forbindingsmateriale og 1 Flaske absolut Alkohol.

Lægekasserne er plomberede, og de maa sædvanligvis kun aabnes og benyttes af Læger. Ved større Uheld maa de dog ogsaa aabnes og benyttes af Personalet.

Afgørelse af, hvorvidt en Lægekasse bør aabnes af Personalet, maa i Tvivlstilfælde træffes saaledes, at den er i den tilskadekomnes Favør. (Kassen kan f. Eks. aabnes i Tilfælde af Knusninger med aabne Saar, hvor Infektion kan befrygtes).

Efter endt Afbenyttelse skal Kassen til Supplering af de brugte Hjælpemidler uopholdelig indsendes direkte til Distriktets Magasin henholdsvis i København og Aarhus af vedkommende Stationsbestyrer eller Togfører, der derhos straks skal gøre Indberetning om den stedfundne Af-

benyttelse paa en Blanket, af hvilken der findes Eksemplarer i alle Lægekasserne.

#### f. Forbindpakker.

For at undgaa Aabning af Lægekasserne er der til Brug ved mindre Uheld og i Sygdomstilfælde anskaffet Tog- og Stationsforbindpakker.

Forbindpakker, bestemt til Tog, bestaar af 5 mindre Pakker, indeholdende Gaze, Vat og Bind, og en Flaske med 25 Gram Hoffmannsdræber.

De skal medføres i alle Tog, ogsaa i de ikke personførende. De fordeles til alle Togførere. Desuden forsynes Togudgangsstationerne med Reservepakker, særlig til Brug for Togbetjente, der benyttes som Togførere. (Efter endt Tur leveres Reservepakkerne straks tilbage til vedkommende Station).

Stationsforbindpakker, der findes paa alle Stationer, indeholder Gaze, Vat og Bind til en enkelt mindre Forbinding. Desuden faar Stationerne udleveret 1 Flaske med 25 Gram Hoffmannsdræber.

Forbindpakkerne bør benyttes i alle Tilfælde, hvor de skønnes at kunne skaffe den tilskadekomne eller syge Lindring.

#### g. Vandspande med Laag.

Til Transport af Vand til saarede ved eventuelle Jernbaneulykker er der i samtlige Vogterhuse, som ikke er beliggende paa Stationer eller i Byer, anbragt Vandspande med Laag.

Vandspandene, der skal anbringes i Vogterhusenes Forstuer, eventuelt i paagældende Ledvogterhytte, maa ikke bruges i privat Øjemed af Husenes Beboere.

Ved eventuelle Jernbaneulykker paa fri Bane, hvorved Mennesker kommer til Skade, skal Togføreren for det forulykkede Tog sørge for, at der hurtigst muligt bliver hentet Vand til de saarede.

#### *h. Assistance fra Redningskorps o. l.*

Man har afsluttet Overenskomst med Aktieselskabet »Københavns og Frederiksbergs Redningskorps« angaaende Dispositionsret over Korpsets Katastrofemateriel ved indtræffende Ulykker paa Statsbanerne paa Sjælland-Falster.

Redningskorpset skal, foruden at stille Katastrofemateriellet til Raadighed for Statsbanerne, endvidere yde al den Hjælp, som det i øvrigt kan præstere, f. Eks. tilkalde de Læger, Korpset staar i Forbindelse med.

Naar Rekvisition paa Katastrofemateriellet modtages, skal Korpset hurtigst muligt sende Materiellet til Ulykkesstedet. Korpset træffer selv Bestemmelse om, hvorvidt Befordring med Statsbanerne eller egen Befordring vil være at foretrække.

Samtidig med Rekvisitionen, der sker gennem 1. Distrikt, skal der derfor meddeles Korpset, hvornaar Tog kan afsendes til Uheldsstedet, og hvornaar det kan ventes at indtræffe der.

Der er endvidere stationeret Ambulancevogne paa Brandstationerne i København og Frederiksberg. Disse Vogne kan rekvireres pr. Telefon, det der forud for selve Meldingen averteres »Ambulance København« eller »Ambulance Frederiksberg«.

#### *i. Identificering af og Oplysninger om tilskadekomne.*

Ved Jernbaneulykker, hvor Mennesker kommer til Skade eller dræbes, paahviler det den Station, der hidkalder Hjælp, saa hurtigt som muligt at skaffe oplyst de dræbtes eller saaredes Navne og Hjemsted eller andre Oplysninger, der kan hjælpe til en hurtig Identificering. Disse Oplysninger maa dog kun skaffes til Veje ved Udspørgen, eventuelt af medrejsende, Personale eller andre tilstedeværende; saafremt Identificeringen af dræbte eller tilskadekomne nødvendiggør Undersøgelse af paa-gældendes Ejendele, skal en saadan Undersøgelse foretages af Politiet, som straks skal tilkaldes.

De fremskaffede Oplysninger afgives hurtigst muligt telegrafisk til Distriktet. Dette skal drage Omsorg for, at der snarest afgives en særlig Mand til Besørgelsen af den Tjeneste, der er nødvendig for at skaffe Oplysningerne.

Distriktet afgiver disse Oplysninger videre — efter Omstændighederne pr. Jernbanetelegraf eller pr. Statstelegraf — til Ministeren for offentlige Arbejder, Generaldirektoratet og Ritzaus Bureau samt underretter den stedlige Presse pr. Telefon. Endvidere afgiver Distriktet Liniedepeche med de indhentede Oplysninger til sine Strækninger samt underretter de andre Distrikter, der igen ved Liniedepeche underretter de dem underlagte Strækninger.

Stationerne bekendtgør ved Opslag i Forhal eller Ventetal Uheldsmeldingerne for Publikum.

Den første Melding fra Distriktet om et Uheld betegnes som Melding Nr. 1, der gives de følgende Meldinger fortløbende Numre, og den afsluttende Melding betegnes »Sidste Melding«.

#### *j. Uddannelse af Personalet. Øvelser m. v.*

Paa Jernbaneskolen undervises de Tjenestemænd, der skal underkaste sig Medhjælper- eller Stationsmesterprøven, i Behandling af syge og saarede.

De til Togpersonalet hørende Tjenestemænd skal straks efter Udnævnelsen til Togbetjent gennemgaa et Kursus i Behandling af syge og saarede.

Saa vel Togpersonalet som de Tjenestemænd, der paa Jernbaneskolen har gennemgaaet Kursus i Behandling af syge og saarede, skal hvert 5. Aar gennemgaa et mindre Repetitionskursus over det ved det første Kursus lærte.

Portørpersonalet indøves i at anbringe, transportere og løfte syge og saarede paa og fra Baarer samt i at hjælpe sig, naar ingen Baarer haves. Indøvelsen skal finde Sted snarest efter Antagelsen som Stationsarbejder.

Med hvert af de paa Stationerne stationerede Ambulancetog foretages der aarligt en Øvelsesudrykning, som uden Varsel beordres af Distriktet. Der skal opgives.



hvor Ulykken er tænkt sket, og paagældende Ambulance-togsstation skal da under Iagttagelse af de i Togplanerne givne Bestemmelser med Hensyn til Udrykning med Ambulancetog sende Ambulancetoget til det tænkte Ulykkessted, hvor der afholdes Øvelse med Redningsmateriellet.

## IX. Brandskade.

### Ordre Nr. 37.

#### 1. Anbringelse og Anvendelse af Brandredskaber.

Til Brug ved Slukning af Ildløs er Maskindepoterne forsynede med Sprøjteslanger, som ved Hjælp af en Omløbermøtrik kan anbringes paa den Studs, der findes paa ethvert Lokomotivs Injektorer eller Fødeventiler.

Sprøjtningen foregaar derved, at den paagældende Injektor bringes til at arbejde, medens den tilsvarende Fødeventil afspærres.

Sprøjteslangerne skal opbevares tilgængeligt paa en dertil bestemt Plads, og Depotforstanderne er ansvarlige for, at Slangerne til enhver Tid er i brugbar Stand.

Distrikterne træffer i øvrigt for de under dem hørende Bygninger de fornødne Bestemmelser om Anskaffelsen, Vedligeholdelsen og Tilstedeværelsen af Brandredskaber.

Brandredskaberne maa ikke anvendes til nogen som helst anden Brug end efter Bestemmelsen, og der skal anvises dem en bestemt Plads, hvorfra de kun maa fjernes i Tilfælde, hvor de retteligt maa tages i Brug eller prøves.

#### 2. Forsikring mod og Anmeldelse af Brandskade.

##### a. Statsbanernes Ejendele.

Brandforsikringen af samtlige de Statsbanerne (herunder Privatbaner under Statsdrift) tilhørende Ejendele

— saa vel Bygninger og Bygningsværker med fast Tilbehør som Driftsmateriel (Færger, Skibe, Lokomotiver og Vogne af enhver Art) og andet Løssøre (herunder Værktøj og Værktøjsmaskiner, Belysnings-, Opvarmnings- og Elevatoranlæg, Vare- og Materialebeholdninger, Stations-, Kontor- og Tuginventar m. m.) — er overtaget af Stats-Brandforsikringsfonden.

Med Hensyn til Anmeldelse og Indberetning om Brandskade paa Statsbanernes ovennævnte Ejendele forholdes paa følgende Maade:

Opstaar der Ildløs i Tog, Færge, Skib, Maskindepot eller i en Statsbanerne tilhørende Bygning, skal vedkommende Togfører, henholdsvis Skibsfører, Depotforstander eller Baneformand altid snarest anmelde Branden for en Station, der da skal indberette det passerede telegrafisk eller skriftligt som nedenfor foreskrevet. Den Tjenestemand, fra hvem Meldingen afgives til Stationen, skal derhos snarest muligt til sin nærmeste foresatte indsende en udførlig skriftlig Indberetning om Branden, dens Aarsag og Omfang.

Den Station, hvor en Brand er sket, eller til hvilken Melding om en saadan i Henhold til ovenstaaende er indgaaet, skal, naar Skadens Udbedring antages at ville overstige 50 Kr., uopholdeligt ad telegrafisk eller telefonisk Vej sætte det Distrikt (eller den Værkstedschef, henholdsvis Søfartschefen, Overingeniøren eller Overarkitekten), under hvis Omraade de brandlidte Genstande henhører, i Kundskab om Branden. Antages Skadens Udbedring ikke at ville overstige 50 Kr., sendes Meddelelse skriftligt.

Hvad enten Meddelelse afgives telegrafisk (telefonisk) eller skriftligt, skal den indeholde Oplysning om de brandlidte Genstandes Art og Aarsagen til Brandens Opkomst samt saa vidt muligt om Skadens omtrentlige Beløb.

Naar der modtages Melding om en Brand, afgiver Distriktet (henholdsvis Værkstedschefen, Søfartschefen, Overingeniøren eller Overarkitekten) straks til Generaldirektoratet en foreløbig Meddelelse, indeholdende de samme Oplysninger som nævnt ovenfor, og sender desuden straks en skriftlig Underretning til Stats-Brandfor-

sikringsfonden, Christiansgade 2, København K., med en kortfattet Angivelse af Brandens Sted og Omfang. Den ovenfor nævnte foreløbige Meddelelse til Generaldirektoratet skal indeholde Bekræftelse af, at Underretning til Brandforsikringsfonden har fundet Sted.

Til Brug ved den endelige Opgørelse af den ved Branden foraarsagede Skade meddeler Distriktet (henholdsvis Værkstedschefen, Søfartschefen, Overingeniøren eller Overarkitekten) Generaldirektoratet de fornødne Oplysninger, hvorefter Brandforsikringsfonden underrettes af Generaldirektoratet.

#### *b. Fremmede Genstande i Statsbanernes Værge.*

Forsikringen af Gods (undtagen Postgoods) m. v. samt levende Dyr og af de i Statsbanernes Værge værende fremmede Jernbanevogne (dog ikke Privatvogne, Sovevognsselskabets Vogne og danske Privatbanevogne) er ligeledes overtaget af Stats-Brandforsikringsfonden.

Denne har Erstatningspligt i samme Omfang, som Banerne har Erstatningspligt efter de gældende Love, Tariffer, Reglementer og Overenskomster.

Ved Brandskade paa ovennævnte Genstande forholdes som under *a.* angivet, dog med følgende Afvigelser:

Ved Brandskade paa saadanne fremmede Genstande, hvis Forsikring er overtaget af Stats-Brandforsikringsfonden, gives den foreløbige Meddelelse, som skal indeholde Bekræftelse af, at Underretning er givet Stats-Brandforsikringsfonden, altid til Regnskabs- og Tarifafdelingen.

Alle videre Forhandlinger med Fonden føres af Generaldirektoratet (Regnskabs- og Tarifafdelingen), hvortil Ekspeditionsstederne skal fremsende særlig Indberetning, naar de i Henhold til Ordre E 1, Side 84, udbetaler Erstatning for Brandskade paa Gods.

For saa vidt angaar de fremmede Genstande, hvis Forsikring efter det ovenanførte ikke er overtaget af Stats-Brandforsikringsfonden, gives den foreløbige Meddelelse til Trafikafdelingen, der underretter Postvæsenet, henholdsvis vedkommende Ejer af Vognen.

## X. Snelæg og Ishindringer.

### A. Snelæg.

Ordre Nr. 38.

#### I. Almindelige Foranstaltninger.

##### a. Banenettets Inddeling i Snestrækninger.

Hvert Distrikt inddeler for sit Vedkommende, saa vidt det skønnes nødvendigt af Hensyn til Driftens Tarv, Banenettet i Snestrækninger, hver Snestrækning omfattende en af Købstads-, Knude- eller Endestationer begrænset Banestrækning. Til Ledelse af Toggang, Rydningsarbejder med Sneplov o. l. paa en saadan Snestrækning, naar den regelmæssige Drift er blevet aflyst af Distriktet eller Trafikinspektøren, udpeger Distriktet forud bestemte Tjenestemænd (Trafikinspektør eller Stationsforstander, Baningeniør eller Overbanemester, eventuelt Maskiningeniør), der i Forening træder i Funktion efter nærmere Ordre fra Distriktet eller vedkommende Trafikinspektør for hvert enkelt Tilfælde. De paagældende benævnes og underskriver sig Lederne.

##### b. Sneplovenes Anbringelse.

Naar Snelæg kan ventes, skal Sneplovene være anbragt paa et let tilgængeligt Sted og vendt saaledes, som der erfaringsmæssigt maa antages at blive Brug for dem. De maa ikke henstilles paa Spor inden for Drejeskiver, saaledes at de skal passere en saadan for at kunne tages i Brug.

*c. Telegraftjenesten.*

Naar der er Udsigt til Snehindringer, bør der skænkes Telegraftjenesten særlig Opmærksomhed.

**2. Vejrmeldinger.**

Stationerne skal straks sende Melding (Vejrmelding) til Trafikinspektøren om Snefald eller Fygning, der antages at kunne blive til Hinder for Togenes Gennemførelse eller medføre større Togforsinkelser.

Baneformændene skal ved indtrædende Snefald eller Fygning og uden at afvente Ordre om Afgivelse af Sne-meldinger underrette Stationen, naar Forholdene bliver tvivlsomme for Togenes Gennemførelse.

Lokomotivførerne skal ligeledes afgive Melding til første Station, naar Sneforholdene paa de af dem passerede Strækninger truer med at vanskeliggøre Toggangen. Denne Pligt er saa ubetinget, at de skal standse gennemkørende Tog for at afgive Meldingen.

Saadanne Meldinger fra Baneformændene og Lokomotivførerne skal Stationen straks sende videre til Trafikinspektøren, Baneingeniøren og til den Overbanemester, under hvem Strækningen sorterer, samt endvidere til de Tog, der skal passere den paagældende Strækning. Gennemkørende Tog, som ikke har kunnet underrettes paa en planmæssig Holdestation, skal standses af Stationerne for at modtage Meldingen.

Alle Meldinger vedrørende Snelæg skal affattes i Overensstemmelse med den i Form. Nr. A 717 givne Vejledning.

**3. Togenes Udsendelse og Gennemførelse m. v.**

*a. Togenes Udsendelse, Formering og Forsyning med Skovle m. v.*

Naar der er Udsigt til Snehindringer, bør Særtog og Prøvetog saa vidt muligt ikke udsendes.

Foreligger der Grund til at antage, at en Banestrækning ikke længere er fuldkommen farbar, skal de Tog, der udsendes over Strækningen, formeres saa lette som muligt, og alle de Vogne, som paa nogen Maade kan efterlades, udsættes. For Tog, der er undervejs, træffer Togføreren efter Samraad med Lokomotivføreren Bestemmelse om Vognenes Udsættelse paa en Mellemstation. Postvognen kan under saadanne Forhold indrangeres nærmest ved Maskinen.

Der medgives saa vidt muligt Togene nogle Snekastere.

Visse Togudgangs- og Knudestationer er forsynede med Skovle, bestemt til — eventuelt efter Togføreren Anmodning — at kunne medgives Tog, som kan befrygtes at møde Snevanskeligheder undervejs. Skovlene er i plomberede Bundter og skal af Stationen mærkes med dens Navn, brændt i Skaftet. Ved deres Medgivelse i et Tog udfærdiger den paagældende Station en Følgeseddel, der ledsager dem til den Station, hvorfra de tilbagesendes.

Skovle, der ikke modtages tilbage inden for en passende Tid, efterlyses af den Station, hvor de hører hjemme.

*b. Regler vedrørende Tog, der standses af Sne paa fri Bane.*

Standses et Tog af Sne paa fri Bane med ringe Udsigt til snart at kunne komme videre, skal Togføreren saa vidt muligt underrette en af de Stationer, der begrænser det Banestykke, hvor Toget befinder sig, om Standsningen, selv om der ikke er Grund til at forlange Hjælp fra den paagældende Station. Et saadant Tog bør søges bragt ind til den nærmeste Station, eller, hvis dette ikke kan ske, i alt Fald til et beboet Sted. Naar et Tog kører fast i Sne, og der ikke til dets Frigørelse kan skaffes Hjælp fra Banetjenestens Folk, skal Togføreren snarest rekvirere Hjælpemandskab dertil ved Henvendelse til nærmeste Station.

Togføreren giver hver af de mødende Hjælpearbejdere

et Bevis for det af dem udførte Arbejde, affattet i følgende Form:

»Hjælpearbejder N. N. fra N. N. har arbejdet i ..... Timer ved Snekastning for Tog Nr. .... mellem Station N. N. og Station N. N.

(Datum): ..... (Underskrift).«

Ligeledes kan Togføreren antage rejsende i Toget til Snekastning og tilsikre dem mindst den paa Stedet gældende Timeløn, der senere vil blive sendt dern pr. Post.

Efter tilendebragt Rejse skal Togføreren til Distriktet indsende en Fortegnelse over benyttede Snekastere, for rejsendes Vedkommende med Tilføjelse af Adresse og Antal Arbejdstimer.

Regler vedrørende Behandlingen af rejsende findes i øvrigt nedenfor i Afsnit 8, Side 181.

#### 4. Aflysning af regelmæssig Drift.

Kan Togene ikke længere ved egen Hjælp passere en Banestrækning, eller kan Banestrækningen ikke mere passeres, aflyser Distriktet eller Trafikinspektøren den regelmæssige Drift paa saa lang en Banestrækning, som det med behørigt Hensyn til Publikums Interesse og Driftens Tarv findes passende. Banestrækningen bør altid vælges saaledes, at den begrænses af Købstads-, Knude- eller Endestationer. Kan der være Anledning til at udstrække Aflysningen af den regelmæssige Drift til Stykker, der henhører under en anden Trafikinspektør, foranlediges det fornødne efter Forhandling mellem de paagældende.

Naar den regelmæssige Drift er aflyst, skal Trafikinspektørerne, henholdsvis Snestrækningslederne, om fornødent efter indbyrdes Forhandling sørge for Fordelingen af Togpersonalet og Togmateriellet.

I 1. Distrikt fordeler dog Togudgangsstationerne med

Undtagelse af Stationerne i København Togpersonalet til de Tog, der udsendes; men alle Tvivlsspørgsmaal og Spørgsmaal om manglende eller overtalligt Personale afgøres af Distriktet, der ogsaa træffer alle Dispositioner vedrørende Togpersonalet i København.

Saa snart den regelmæssige Drift paa en Banestrækning aflyses af Distriktet eller den paagældende Trafiksektion (Togregl. § 40), overgaar Ledelsen af Rydningsarbejdet, Toggang, Udsendelse af Sneplov m. m. til Snestrækningslederne, jfr. foran Side 171.

Under Sneforhold maa Snestrækningslederne — henholdsvis de tilsynsførende Tjenestemænd — som Regel ikke forlade den Station, hvorfra den Tjeneste, der under saadanne Forhold paahviler dem, skal ledes.

Snestrækningslederne, henholdsvis Trafikinspektørerne, holder hverandre indbyrdes underrettede om alt, hvad der kan have Interesse for Toggangen, og samarbejder efter bedste Evne for at frembringe en saa god og sikker Gennemførelse af Togene som muligt.

Naar den regelmæssige Drift genoptages, og dette ved Liniedepeche er meddelt de paagældende Stationer samt Trafikinspektørerne, træder Snestrækningslederne ud af Virksomhed.

#### 5. Rydning med Sneplov.

##### a. Fremførelse af Sneploutog.

Snepløve maa i Reglen kun anvendes om Dagen. I Mørke maa de kun benyttes, naar Togstandsning derved kan forebygges, eller naar det kommer an paa at bringe et fastkørt Tog Hjælp. Trafikinspektørerne og Baneingeniørerne, henholdsvis Snestrækningslederne, skal have deres Opmærksomhed henvendt paa ved Benyttelsen af Snepløve at indskrænke Anvendelsen af Snekastning ved Haandkraft. Naar Distriktets Banetjeneste ikke kan af-

give Førere til Plovtogene (Plovførere), afgives de af dets Trafiktjeneste.

Snepløve maa aldrig anbringes foran Tog, der medfører rejsende.

I Snepløvtog kan anbringes Vogne for Arbejdere. Disse Vogne skal alle have Vakuumledning; mindst hver anden skal have Vakuum- og Skruebremse, og den bageste Vogn skal saa vidt muligt have Konduktørventil, Bremsehane eller Luftklap i Bremsekupeen. Bestaar Snepløvtoget af flere Dele end en Plov og et enkelt Lokomotiv med Tender, skal Toget betjenes med Vakuumbremse. Er der to Lokomotiver, skal disses Vakuumledninger være sammenkoblede.

Snepløvtog, der skal rydde Banen, og Snepløvtog, der fører Ploven foran Maskinen, fremføres altid som Arbejdstog under Iagttagelse af de i «Almindeligt Signalreglement» og »Togreglement» m. m. foreskrevne Bestemmelser. Lokomotivets Dampføjte skal benyttes meget hyppigt.

Føreren af Snepløvtog skal saavel inden Afgangen som paa Rejsen, naar Lejlighed gives, forvisse sig om, at alle Togets Dele er solidt sammenkoblede og sammenkædede, og om, at Vakuumbremsen er i Orden. Føreren skal endvidere inden Afgangen forhøre sig, om der er udsendt Arbejdere paa den Strækning, hvorover Snepløvtoget skal køre.

Under Kørselen skal Plovføreren enten selv eller ved en paalidelig Mand holde Udkig fra en Platform, der anbringes paa Tenderen tæt op til Lokomotivskærmen.

Indtræffer usigtbart Vejr paa en Banestrækning, der skal ryddes med Plov, skal Plovføreren foranledige, at Snepløvkørselen foregaar med den yderste Grad af Forsigtighed, og eventuelt henstille til Snestrækningslederne foreløbig at indstille Snepløvkørselen.

Naar der arbejdes med Snepløvtog paa det ene Spor af en dobbeltsporet Bane, og der kan ventes Plan- eller Særtog paa det andet Spor, skal Plovføreren saa vidt muligt standse Snepløvkørselen under Togets Forbikørsel paa det farbare Spor.

Naar paa dobbeltsporet Bane det Spor, paa hvilket Snepløven ikke arbejder, er farbart, skal de Tog, der kører

paa det farbare Spor, fremføres med stor Forsigtighed mellem de Stationer, hvor Snepløven arbejder. De to Nabostationer, mellem hvilke Snepløven arbejder, skal skriftligt og mod Kvittering underrette saavel Lokomotiv- som Togføreren for de Tog, der kører ind paa det farbare Spor, om, at Snepløven arbejder paa det andet Spor.

Naar en Snepløvtog er meldt afsendt til en Station, skal denne holde et Hovedspor ryddeligt for Snepløvens Passage, og der maa ingen Rangering foregaa i Snepløvens Togvej, da det ikke kan paaregnes, at Plovføreren til enhver Tid kan se eller respektere et fra Stationens Signalmast givet Stopsignal.

Inden en Snepløvtog udsendes paa et Banestykke, hvor der befinder sig et i Sne fastkørt Tog, skal dette være underrettet herom.

Indkommer en Snepløvtog i beskadiget Stand til en Station, skal Plovføreren underrette Stationen om Plovens Beskadigelse eller Mangler. Stationen underretter snarest Vognopsynet, Maskiningeniøren og Trafikinspektøren, henholdsvis Snestrækningslederne.

Det paalægges Plovførerne at sørge for, at Rensning af Snepløvene for den Sne, hvormed de er blevet belemret under Arbejdet, sker hurtigst muligt efter deres Afbenyttelse, da en senere Fjernelse af Sneen, naar Snepløvene atter skal tages i Brug, kan medføre betydeligt Tidstab og Besvær.

#### b. Regler for Snepløjning.

Ved Snepløjningen skal der ydes fornøden Hjælp af Banetjenestens Personale.

En Snepløvtog vil i mange Tilfælde kunne rydde Banen for indtil 1 à 2 m Sne, naar denne er nogenlunde løs, og Driverens Længde med de større Højder af Snelæg er forholdsvis ringe; men de paa denne Maade pløjede Strækninger skal eftergaaes med Skovl saa snart som muligt og helst, inden det først kommende Tog kan ventes at ville passere Strækningen. Saafremt Sneen ved en Drives Begyndelse er meget fast, kastes den til en passende Højde. Meget skraatliggende Driver gøres vandrette i passende Højde ved en delvis Kastning. Ved Overkørsler, hvor Sneen er fastkørt

eller fasttraadt, skal Sporene oprenses, til hvilket Øjemed der enten kastes 2 Render langs Skinnerne eller ryddes i Sporets Bredde.

Er Plovføreren ikke af Baneformanden underrettet om, hvilke Driver der i Øjeblikket ikke kan pløjes, skal han standse foran de større Driver, selv undersøge disse og derefter efter Samraad med Lokomotivføreren tage Bestemmelse om Pløjningen.

Høje eller lange Driver, der antages ikke at kunne gennempløjes, skal, inden Ploven benyttes, søges gennemkastede i Bælter af passende Bredde og tværs paa Drivernes Længderetning, hvorved der skaffes Luft for de oppløjede Snemasser og Sneplovens Virkeevne forøges.

Naar Snedriver skal forceres, skal Vogne med Arbejdere eller eventuelt andre Vogne afkobles i passende Afstand fra Driven.

Det bør saa vidt muligt undgaas, at Sneploven kører fast i Sneen, da Lokomotivet i saa Fald ikke kan trække Sneploven løs, inden der først er anvendt en tidsspildende Kastning af Sneen omkring Lokomotiv og Sneplov. Naar Lokomotivføreren derfor under Sneplovens Fremførelse i en Snedrive mærker, at Farten næsten er standset, inden Driven er helt gennempløjet, bør han, hellere end at ud sætte sig for at køre Sneploven saa fast, at Lokomotivet ikke kan trække den løs, straks standse og gaa tilbage for ved fornyet Fart atter at fortsætte Forcingen.

Naar en Sneplov er drevet saa langt frem i en Snedrive, som den kan komme, og derefter er trukket tilbage, maa den ikke, hvis Sneen ved Sneplovens Tilbagetrækning er bleven sammentrykket og fast, paany føres frem i Driven, før den Sne, som findes i Sporet, er fuldstændig udskovlet eller løsnet, da Sneploven ellers vil kunne løbe op paa den faste Sne og derved komme ud af Sporet.

For saa vidt Toget fremføres af 2 Lokomotiver, maa kun det ene anvendes til at forcere Sneploven igennem Driver, medens det andet benyttes til at trække Sneploven og det forcerende Lokomotiv fri, naar disse kører fast i en Drive.

## 6. Regler for Snekastning.

Saa længe Fygevejr vedvarer, vil det i Reglen være uden Nytte at foretage større Snekastningsarbejder; dog bør Baneformændene anstrenge sig for at holde Banen farbar for Tog, der udsendes under Fygevejr, ligesom ogsaa for at skaffe et Tog, der sidder fast paa Banen, fri og gøre det muligt for det at komme til den nærmeste Station, eller, hvis dette ikke kan opnaas, da til nærmeste Gaard eller Hus eller maaske blot ud af Snedriften.

Naar Fygningen er ophørt, skal der arbejdes af al Kraft paa Banens Rydning og foretages de nødvendige Forarbejder for Snepløjningen.

Baneformanden bør henlede Personalets Opmærksomhed paa, at stærk Nedbør kan have overordentlig afdæmpende Virkning paa Lyden, saaledes at et Sneplovtog kan komme helt hen til Arbejdsstedet, uden at det kan høres. Under saadanne Forhold skal Baneformanden eller hans Stedfortræder til begge Sider af Arbejdsstedet udsende en Mand, der skal standse Sneplovtoget ved Anbringelse af Knaldsignal og ved Haandsignal »Stop« og henlede Opmærksomheden paa Arbejdsstedets Nærhed. Naar Sneplov kan ventes, bør Personalet ikke uden Nødvendighed opholde sig i Sporene.

Naar en Baneformand har meldt sin Strækning belejret med Sne, skal han, saa snart han kan skønne over, hvornaar Rydningsarbejdet vil være saa vidt fremskredet, at Tog atter vil kunne gennemføres, give Melding herom til Snestrækningslederne.

Saa snart Baneformanden kan beregne, til hvilket Tidspunkt han vil have endt Rydningen paa sin egen Strækning, skal han melde dette til Strækningslederne for om muligt, inden han er fuldstændig færdig, at kunne have modtaget Ordre til at yde den ene eller den anden af sine Naboer Hjælp. Banen kan ikke betragtes som færdigryddet, medmindre Sneen er bortryddet i en Bredde af ca. 1 Meter uden for hver Skinne, de fremstillede Snevægge er lodrette, og der i passende Afstand er dannet Undvigepadser for 1 à 2 Mand i Snevæggene.

Rydningsarbejdet paa det Areal, hvis Renholdelse paa hviler Trafiktjenesten, bør saa vidt muligt udføres af Sta-

tionspersonalet, idet Forlangende om Hjælp fra Banetjeneren først kan imødekommes, naar dennes vigtigste Rydningsarbejder er tilendebragt.

Det paalægges Stationerne først og fremmest at drage Omsorg for,

at de nødvendige Sporskifter holdes tilstrækkelig ryddede,

at Adgangen til Stationens Indgangsdøre er fri,

at de for Publikum bestemte Lokalteter er tilgængelige, og

at der tilvejebringes fornøden Passage fra Ventelokalene og langs med Perroner, hvor Ud- og Indstigning af og i Togene foregaar.

Stationerne skal sørge for at være i Besiddelse af de til Rydningsarbejderne fornødne Skovle og Sneskrabere. Rekvisition paa manglende Redskaber af denne Art eller Anmodning om Bemyndigelse til deres Anskaffelse sendes til Distriktet.

For Baneformændenes Antagelse og Afskedigelse af Hjælpearbejdere gælder særlig fastsatte Regler (jfr. Ordre C 37, Side 158).

### 7 Forhold til Postvæsenet.

Stationerne skal under Sneforhold have Opmærksomheden henvendt paa den hurtigst mulige Videreførelse af Post, der har været opholdt paa Stationerne.

Indgaar der under saadanne Forhold Bureaupost, skal Stationsbestyreren snarest muligt sætte sig i Forbindelse med den paagældende Posttjenestemand for at underrette ham om Stillingen i Øjeblikket. Ligeledes skal Underretning angaaende Videreførelse af Posten gives til Bureauet paa saa tidligt et Tidspunkt som muligt.

### 8. Forhold til rejsende og Forsendere.

Naar en Banestrækning belemres med Sne, saa det kan befrygtes, at Togene ikke kan gennemføres, maa levende Dyr ikke modtages til Befordring over denne Banestrækning, medmindre de ledsages af Vogtere og Afsenderen giver en skriftlig Erklæring om, at han er gjort bekendt med Forholdene, at Forsendelsen sker paa hans Risiko, og at han er villig til at bære alle Udgifter ved Dyrenes eventuelle Opstaldning og Fodring.

Naar den regelmæssige Drift er aflyst, kan der sælges Billetter og ekspederes Rejsegods som sædvanligt til afgaaende Tog, ligesom ogsaa Gods (herunder ogsaa Frimærkepakker) modtages, for saa vidt Pakhusplads haves, og Fragtbrevet, henholdsvis Frimærkepakken, er paategnet »Lejlighedsvis Befordring«; men de rejsende, henholdsvis Forsenderne, skal udtrykkeligt underrettes om Forholdene.

Kan et Tog ikke føres igennem til sit Bestemmelsessted, er de rejsende, hvis Rejse derved afbrydes, berettiget til at fortsætte Rejsen med næste Tog. Fra det Øjeblik, da der er indløbet Melding om, at det er tvivlsomt, hvorvidt Toget kan føres igennem, hvorom Togføreren skal underrette de rejsende, er de ligeledes berettiget til at afbryde deres Rejse, paa hvilken Station de selv foretrækker, og forlange Godtgørelse for den ikke tilbagelagte Strækning, eventuelt — hvis Togets Fart afbrydes — at rejse tilbage til Afgangstationen med det samme Tog, henholdsvis med det først afgaaende Tog, og faa tilbagebetalt hele den erlagte Billet- og Rejsegodsfragt. (Se nærmere Ordre D 2, Side 91).

Kan et Tog, der er standset af Sne paa den fri Bane, hverken bringes ind til den nærmeste Station eller et beboet Sted, bør der hurtigst muligt drages Omsorg for, at de rejsende i Slæder eller paa anden Maade faar Lejlighed til at komme til beboet Sted. Stationerne skal hvert Aar inden 1. Oktober træffe fornødne Aftaler om saadan eventuel Levering af Heste-Slæder.

Trafikinspektørernes, henholdsvis Snestrækningsledernes, Opmærksomhed skal særlig være henvendt paa, at der saa vidt muligt ved Hjælp af Slædefart eller paa anden



Maade tilvejebringes Forbindelse mellem det fastkørte Tog og det Sted paa Linien, hvorfra Viderebefordring kan finde Sted.

Personalet skal i saa vidt Omfang som muligt yde Hjælp til rejsende fra Tog, der standser paa Grund af Sne. Der skal stilles belyste og opvarmede Opholdsrum, eventuelt Kupéer, til deres Raadighed, og saafremt de ønsker det, skal det tillades dem at overnatte i Ventesalene eller Kupéerne. For saa vidt Levnedsmidler ikke kan faas paa Stedet eller i Nærheden, skal de søges tilvejebragt andetsteds fra, og Udgifterne til Transport o. l. i den Anledning kan afholdes paa Statsbanernes Regning.

Selve Levnedsmidlerne skal derimod i Almindelighed betales af de rejsende. Dog kan Bispising paa Statsbanernes Regning finde Sted, naar Toget er fastkørt paa fri Bane, og de rejsende ikke kan bringes ind til en Station; endvidere hvor Restaurationshold ikke findes paa vedkommende Station eller i Nærheden af denne, samt endelig uden for de anførte Tilfælde, naar den rejsende angiver at savne Evne til at betale, og det efter et Skøn over samtlige foreliggende Omstændigheder maa antages, at den rejsende er ubemidlet. I Tvivlstilfælde samt til rejsende, der angiver ikke i Øjeblikket at være i Besiddelse af tilstrækkelige Pengemidler til deres Behov, kan der, naar de opgiver Navn, Stilling og Adresse, mod Kvitte- ring og saa vidt muligt behørig Legitimation ydes Laan af Statsbanernes Kasse til de fornødne Levnedsmidler, samt, dersom det ønskes, til Overnatning paa Hotel eller lignende Sted. Indberetning om ydede Forskud skal snarest sendes til vedkommende Distrikt.

Anser Personalet det i enkelte Tilfælde for ønskeligt at vise yderligere Imødekommenhed over for de rejsende, skal Bemyndigelse indhentes fra Trafikinspektøren eller eventuelt Distriktet.

Stationsrestaurationserne skal holdes underrettet om Ankomsten af Tog, der har været fastkørt, og som er meget forsinkede, hvorhos Stations- og Togpersonalet paa bedste Maade skal sørge for, at der af Hensyn til eventuel Indtagelse af Maaltid gives de rejsende fornøden Underretning om Tidspunktet for Togets Videreførelse.

Om Adgangen til Benyttelse af Telefon se Ordre K 32.

Tog- og Stationspersonalet skal i saadanne Tilfælde være de Vogtere, der ledsager levende Dyr, behjælpelig med at faa Dyrene anbragt og forsynet med Foder, men Udgiften dertil paahviler Forsenderen.

For saa vidt levende Dyr, der forsendes med Banen uden Ledsagelse, maatte komme til at overnatte paa en Mellemstation, skal denne sørge for Opstaldning og den fornødne Forplejning. Udgifterne hertil tilføres Fragtbrevet med fornøden Forklaring og trækkes som Efterkrav (uden Beregning af Præmie) i en Belastningsseddel.

## B. Ishindringer.

### Ordre Nr. 39.

#### I. Saa længe Færge- eller Skibsfart opholdes.

##### a. Almindelige Regler.

Kan det under Isforhold befrygtes, at de forhaanden-værende Transportmidler ikke kan magte Overførelsen, eller at denne vil blive forbundet med særlige Vanskeligheder, er Overfartsstationerne bemyndigede til, efter Konference indbyrdes og med Søfartschefen eller dennes Stedfortræder, midlertidigt, helt eller delvist, at foranledige Overførelse af Personvogne og Indleveringen af Gods, der skal passere den eller de paagældende Overfarter, standset. I øvrigt henvises til Takstlovens § 33.

Saa snart Dampfærgernes Anløben af Dampfærgehavnene umuliggøres paa Grund af Is, maa Vognladningsgods, der skal passere Overfarterne, ikke modtages til Befordring.

Saa længe Forbindelse kan vedligeholdes fra Bro til Bro, modtages rejsende, Rejsegods, Il- og Fragtstyk-gods samt levende Dyr til Befordring (jfr. dog de særlige Regler nedenfor under c. for Overfarten fra og til Knudshoved).

Naar Forbindelsen ikke kan vedligeholdes fra Bro til Bro, gælder de under Afsnit 2 givne Regler.

##### b. Særlige Regler for Overfarten over Sallingsund.

Naar Dampskibsforbindelse paa Grund af Ishindrin-

ger ikke kan vedligeholdes mellem Broerne i Glyngøre og Nykøbing M., men Ind- og Udlæsning af Gods og levende Dyr dog kan ske ved Kanten af Landsiden, kan dette finde Sted, naar Føreren under tilbørligt Hensyn til de i hvert enkelt Tilfælde tilstedeværende Forhold finder det forsvarligt. For levende Dyrs Vedkommende maa denne Forsendelsesmaade dog kun benyttes, efter at Stationerne har indhentet Afsendernes skriftlige Samtykke dertil samt Erklæring om, at Forsendelsen foregaar paa disses egen Risiko. Ind- og Udlæsning af levende Dyr ved Kanten af Landsiden maa kun foregaa inden for Strømskæringen.

Føreren afgør i hvert enkelt Tilfælde, hvilke Arter af Gods og levende Dyr der kan medtages, samt i hvor stort Omfang. Ekspeditionen sker efter de lokale Takster mellem Glyngøre og Nykøbing M.

##### c. Særlige Regler for Overfarten over Storebælt.

Naar det kan ventes, at Knudshoved skal indtræde i Forbindelsen som Anløbssted i Stedet for Nyborg, skal Søfartschefen eller dennes Stedfortræder saa tidligt som muligt herom underrette 1. og 2. Distrikt samt Korsør og Nyborg Stationer. 2. Distrikt sender derefter en Assistent til Knudshoved. Assistenten skal udføre de med Bestyrelsen af Etablissementet forbundne Forretninger vedrørende Telegraf- og Sikkerhedstjenesten, Billetsalg, Overlevering af Gods, Vejledning af rejsende, Opretholdelse af Orden m. v. Distriktet skal drage Omsorg for, at den udsendte Assistent instrueres om den ham paa Etablissementet paahvilende Tjeneste, og skal i den Henseende have udarbejdet en Instruks, som skal være op-hængt i Telegraflokalet.

Saa længe Forbindelse pr. Dampskib kan vedligeholdes mellem Korsør og Knudshoved, modtages rejsende, Rejsegods, Ekspresgods, Il- og Fragtgods til Befordring uden Takstforhøjelse og uden Ekstrabetaling for Jernbanetransporten mellem Nyborg og Knudshoved. Overførsel af levende Dyr finder under disse Forhold kun Sted

efter Tilladelse af vedkommende Dampskibsfører i hvert enkelt Tilfælde.

Korsør Station melder Skibenes Afgang til Nyborg med Opgivelse af det omtrentlige Antal rejsende og det omtrentlige Antal Vogne, der behøves til Viderebefordring af Post og Gods. Meldingen om Skibenes Afgang fra Korsør videresendes af Nyborg til Knudshoved.

## 2. Regler vedrørende Isbaadstransport.

I Tilslutning til Reglerne i Personbefordringsreglementets § 39 og Godsbefordringsreglementets § 49 gælder følgende:

### a. Almindelige Regler.

#### 1) Vejledning af rejsende.

Saa snart Isbaadstransport bliver erklæret ved en af Overfarterne, skal der over Billetsalgene paa saa iøjnefaldende Maade som muligt anbringes det trykte Opslag om Isbaadstransport tillige med en tydelig Meddelelse om, paa hvilke Overfarter Isbaadstransport finder Sted.

Stationerne skal endvidere ved Salg af Billetter til rejsende, som skal passere Overfarter, hvor Isbaadstransport er erklæret, mundtligt tilkendegive de rejsende, at Isbaadstransport finder Sted, og at Tillægsbillet skal løses mod særlig Betaling.

#### 2) Befordringens Rækkefølge.

Befordringen og Overførelsen af Post- og Jernbangedsforsendelser sker i følgende Rækkefølge:

- a) Værdipostsække, Brevpostsække.
- b) Rejsegods (sammen med rejsende).
- c) Avispostsække med Dagblade, Ekspresgods, Ipost-pakker, Værdipaksække.

d) Igods, andet Postgods, Avispostsække med Ugeblade.

#### 3) Ledelsen af Isbaadstransporter.

Ledelsen af Isbaadstransporten paahviler under Søfartschefens Overbefaling de ved de respektive Overfartssteder ansatte Befalingsmænd.

Hver Flotille føres af en Flotillefører, hvis Anvisninger og Ordre enhver, der hører til Flotillen, er forpligtet til at efterkomme med Hensyn til selve Transporten.

Kommandoen over hver enkelt Baad eller Jolle føres af en Baadfører, hvis Ordre enhver, der hører til Baaden, saavel Mandskab som rejsende, er forpligtet til at efterkomme med Hensyn til selve Transporten.

Saavel Flotilleføreren som Baadførerne er forsynede med et af Statsbanerne leveret Skilt.

#### 4) De rejsendes Forhold.

Ved Afgang fra Land skal de rejsende uvægerligt følge vedkommende Befalingsmands Anvisninger med Hensyn til Fordelingen og Ombordstigningen i Baadene, Anbringelse af Rejsetøj o. s. v.

Naar Baadene trækkes over Isen, er samtlige Passagerer pligtige at stige ud af Baadene og gaa, saa snart Førerne forlanger det. Det medførte Rejsetøj og Haandgods skal de selv bære, naar det af Førerne anses nødvendigt. Saa vidt muligt tillades det Kvinder og Børn at blive i Baadene.

Det er ikke tilladt de rejsende at tage Natophold i Banernes Bygninger paa Halskov eller Knudshoved.

Under Ophold paa Halskov, Knudshoved eller Sprogø er de rejsende pligtige at efterkomme de Paalæg, som Personalet anser det for nødvendigt at give til Ordenens Opretholdelse.

#### 5) Billettering.

Ved Overførsel pr. Baad eller Jolle forevises de rejsendes Billetter samtidig med, at Opraabet til at tage Plads finder Sted. Isbaadsbilletterne er nummererede og giver Adgang til Befordring efter Nummerfølge. For saa vidt Nummeropraab finder Sted, skal den rejsende, der

ikke er til Stede, naar hans Nummer opraabes, gaa efter de rejsende med efterfølgende Numre af samme Dato.

Ved Landstigningen indsamler hver Baadfører Billetterne fra sin Baad og afleverer dem til vedkommende Jernbanetjenestemand.

#### 6) Indskrænkning i Fribefordring.

Ved Isbaadstransport finder ingen Fribefordring af rejsende og Rejsegods Sted. Herfra undtages dog Rigsdagsmænd, der rejser paa Frikort, idet der ikke skal afkræves disse nogen Betaling.

#### 7) Meldinger vedrørende Transporterne.

Overfartsstationerne skal holde hinanden underrettet om Transporternes Afgang- og sandsynlige Ankomsttid samt om det omtrentlige Antal rejsende.

Ved Transporter til Masnedø melder Masnedø til Masnedsund den Tid, da Transporten omtrentlig kan ventes. Masnedsund sender da saa vidt muligt et Tog til Masnedø for at afhente Transporten.

#### b. Særlige Regler for Isbaadstransport til og fra Halskov.

##### 1) Foranstaltninger paa Sjællandssiden.

Saasart 1. Distrikt fra Søfartschefen modtager Meddelelse om, at Halskov kan ventes benyttet som Udgang- og Endepunkt for Overførelsen over Storebælt, skal det straks sende en Assistent ud til Etablissementet. Assistenten skal udføre alle de med Bestyrelsen af Etablissementet forbundne Forretninger vedrørende Telegraf- og Sikkerhedstjenesten, Billetsalg, Ordenens Opretholdelse m. m. Distriktet skal drage Omsorg for, at den udsendte Assistent instrueres om den ham paa Etablissementet paahvilende Tjeneste og skal i den Henseende have udarbejdet en Instruks, som skal være ophængt i Telegraflokalet.

I øvrigt træffes der følgende Foranstaltninger:

##### a) Naar Overfarten sker fra Halskov til Fyn:

Lederen af Isbaadstransporten paa Sjællandssiden sen-

der saa tidligt som muligt telegrafisk Meddelelse til Korsør Station om, til hvilken Tid Transporten antages at kunne afgaa med Opgivelse af, hvor mange rejsende med deres Bagage Transporten kan medtage.

Stationen skal derefter afgive Særtog til Halskov til Befordring af Post, rejsende og Gods.

Korsør Station er, til eventuelt Salg til lokale rejsende, forsynet med II og III Klasses Billetter til Halskov. Prisen er den til enhver Tid gældende Billetpris for 4 km.

Halskov vil i paakommende Tilfælde af Korsør Station blive forsynet med Oplag af de samme Billetter.

Selve Isbaadsbilletterne sælges i Halskov.

##### b) Naar Overfarten sker fra Fyn til Halskov:

Lederen af Isbaadstransporten paa Sjællandssiden sender telegrafisk Melding til Korsør Station om, til hvilken omtrentlig Tid Baade fra Fyn kan ventes, og Stationen afgiver derefter Tog til Halskov til Afhentning af de rejsende m. v.

##### 2) Foranstaltninger paa Fynssiden.

For Udsendelse af en Assistent til Knudshoved gælder de foran under Afsnit I c, Side 185, givne Regler.

I øvrigt træffes der følgende Foranstaltninger:

##### a) Naar Overfarten sker fra Knudshoved til Sjælland:

Lederen af Isbaadstransporten paa Fynssiden sender saa tidligt som muligt telegrafisk Meddelelse til Nyborg Station om, til hvilken Tid Transporten antages at kunne afgaa, med Opgivelse af, hvor mange rejsende med deres Bagage Transporten kan medtage.

Stationen skal derefter afgive Særtog til Knudshoved til Befordring af Post, rejsende og Gods.

Nyborg Station er, til eventuelt Salg til lokale rejsende, forsynet med II og III Klasses Billetter til Knudshoved. Prisen er den til enhver Tid gældende Billetpris for 4 km.

Knudshoved vil i paakommende Tilfælde af Nyborg Station blive forsynet med Oplag af de samme Billetter.

Selve Isbaadsbilletterne sælges i Knudshoved.



## XI. Meddelelser om Driftsforstyrrelser.

Ordre Nr. 40.

### I. Distrikterne.

Naar den regelmæssige Drift paa en Banestrækning eller en Overfartsrute aflyses, paahviler det Distrikterne at holde Generaldirektoratet, Søfartschefen, de dem underlagte Stationer samt hverandre indbyrdes underrettede om Standsningen og dennes Omfang. 1. Distrikt underretter Ritzaus Bureau om Aflysninger saavel i 1. Distrikt som i de øvrige Distrikter.

Distrikterne giver i samme Udstrækning Meddelelse, naar regelmæssig Drift atter genoptages.

Meddelelsen om Aflysning skal indeholde Oplysning om Standsninger saavel inden for selve Distriktets Omraade som paa tilgrænsende Privatbaner og andre Befordringsentrepriser, med hvilke der haves direkte Indskrivning. Stationerne skal tillige have Meddelelse om Standsninger inden for de andre Distrikter og paa tilgrænsende Privatbaner m. v. til disse.

Meddelelsen gives enten een Gang for alle, saafremt Standsningen vil have længere Varighed (Jordskred, større Tognedbrud, o. s. v.), i hvilket Tilfælde den skal indeholde Oplysning om Standsningens sandsynlige Varighed, eller een eller flere Gange daglig, naar Standsningsaarsagen er af en mere forbigaaende Natur (Snelæg, Isgang m. m.).

Hvor Forsinkelser eller manglende Tilslutning skyldes Uheld af alvorligere Art, der kan give Anledning til Ængstelse blandt Publikum, skal det Distrikt, hvor Uheldet er sket, drage Omsorg for Underretning af Publikum i saa vidt Omfang, som skønnes ønskeligt.

Meldinger til Generaldirektoratet samt mellem Distrikterne indbyrdes om Driftsforstyrrelser inden for det enkelte Distrikt benævnes Fællesmeldinger. De afgives pr. Jernbanetelegraf med Betegnelsen »y« og pr. Statstelegraf som Iltelegram; for de daglige Meldingers Vedkommende som Regel 3 Gange daglig, nemlig Kl. 7,30 Fm., Kl. 12,30 Em. og Kl. 5,30 Em.

Meldingen gøres saa kortfattet som muligt.

Paa Grundlag af Fællesmeldingerne udarbejder hvert Distrikt og udsender inden for sit Omraade Hovedmeldinger omfattende Tilstanden paa samtlige Stats- og Privatbaner. Hovedmeldinger udsendes som Regel 3 Gange daglig, nemlig Kl. 8,30 Fm., Kl. 1,30 Em. og Kl. 6,30 Em.

1. Distrikt underretter Ritzaus Bureau om Hovedmeldingernes Indhold.

Meldinger, der udsendes mellem Hovedmeldingerne, supplerer disse og benævnes Tillægsmeldinger. Saafremt det anses for formaalstjenligt uden for de anførte Tider at give en samlet Fremstilling af hele den øjeblikkelige Tilstand paa Banerne, benævnes den udsendte Melding dog Hovedmelding.

### 2. Trafikinspektørerne og Snestrækningslederne.

Saafremt et Banestykke bliver ufarbart, afgiver Trafikinspektøren snarest Melding herom til Distriktet med nærmere Oplysning om Ufarbarheden og dens Varighed.

Under Snelæg skal, saa længe den regelmæssige Drift er aflyst, Snestrækningslederne Kl. 7<sup>00</sup> Fm., 12<sup>00</sup> Middag og 5<sup>00</sup> Em. give Tilstandsmelding til Distriktet.

Under Snelæg, som ikke giver Anledning til Aflysning af den regelmæssige Drift, men som dog har bevirket eller kan befrygtes at ville bevirke Driftsforstyrrelser, giver Trafikinspektørerne Melding om Tilstanden til Distrikterne.

Hvis fortsatte Meldinger er nødvendige, gives disse senest Kl. 7<sup>00</sup> Fm., 12<sup>00</sup> Middag og 5<sup>00</sup> Em.

### 3. Overfartslederne.

Om alle vigtigere Forandringer i Overfartsforholdene, særlig naar der er Udsigt til hel eller delvis Afbrydelse af Farten, sender Lederne af Overfarterne snarest telegrafisk Meddelelse til Søfartschefen samt underretter de paagældende Overfartsstationer.

### 4. Stationerne.

#### a. Opslag om Driftsforstyrrelser.

Stationerne bekendtgør straks ved Opslag paa de der-til bestemte Tavler de fra Distriktet modtagne Meldinger om Driftsforstyrrelser.

Det paahviler Stationsbestyreren at affatte de Meddelelser, der tjener til Vejledning for Publikum. Meddelelserne affattes i en let tilgængelig Form paa Grundlag af de fra Distriktet modtagne Meldinger. Hvor det er absolut uundgaaeligt at bruge Tognummer, bør Toget tillige betegnes ved Klokkeslet.

Til Brug ved Affattelsen af de nævnte Meddelelser til Publikum o. a. om Driftsforstyrrelser benyttes under Sne- og Isforhold særlige Blanketter (Form. Nr. A 821). Disse indeholder 3 Rubrikker, der er betegnet saaledes:

a	b	c
Tog (Færge, Skib) udsendes foreløbig ikke.	Regelmæssig Drift er aflyst. Tog (Færge, Skib) udsendes, naar Omstændighederne tillader det.	Tog (Færge, Skib) agtes udsendt efter Køreplanen. Gennemførelsen dog vanskelig.

De fra Distriktet udsendte Hovedmeldinger affattes saaledes, at der først nævnes Rubrikkens Bogstav og derefter de Strækninger, der skal føres i den.

Meddelelser, der ikke kan indordnes under en bestemt Rubrik, gives med Fællestitlen a. b. c. og indføres tværs over alle 3 Rubrikker.

Haves der intet at føre i en Rubrik, nævnes i Telegrammet Rubrikkens Bogstav, efterfulgt af »Intet«.

Privatbaner skal altid føres for sig nederst i Rubrikkerne og med Overskriften »Privatbaner«.

I de af Stationerne udfærdigede Meddelelser maa Stationsforkortelser og Tognummer alene ikke anvendes.

Ændringer i Forholdene, som maatte være Stationen bekendt, men om hvilke endnu intet har været optaget i Distriktets Meldinger, skal angives i de for Publikum bestemte Oplysninger.

Da de udsendte Hovedmeldinger indeholder en selvstændig Fremstilling af den øjeblikkelige Tilstand paa Banerne ved Meldingens Affattelse, skal den sidst opslaaede Melding fjernes, naar den nye anbringes.

Modtager Stationerne Tillægsmeldinger, foretages de nødvendige Ændringer i Hovedmeldingen.

Modtagne Meldinger fra Overfartsstationerne angaaende Forandringer i Overfartsforholdene skal straks opslaas.

#### b. Underretning til Presse samt Post- og Toldkontorer.

Stationerne skal underrette de stedlige Aviser samt Post- og Toldkontorer om de modtagne Meldinger om Driftsforstyrrelser, særlig hvis disse har Indflydelse paa den regelmæssige Befordring af Post- og Toldgoods over Banerne.

Foruden den almindelige Underretning til Told- og Postkontorerne om Uregelmæssigheder skal der for Overfarternes Vedkommende, naar Isbrydere eller Isbaade maatte blive anvendt, gives særlige Meldinger om de enkelte Isbryderes eller Isbaadstransporters Afgang- og Ankomsttider samt om Udsendelse af Tog til disse Transporters Befordring. Meldingerne afgives saa hurtigt, som

Forholdene tilsteder det, af vedkommende Stationer til følgende Told- og Postkontorer:

- for Helsingør-Hälsingborg Overfarten til Post- og Toldkontorerne i Helsingør samt Jernbanepostkontor 1;
- for København-Malmø Overfarten til Østerbro Postkontor og Toldkontoret i Frihavnen samt Jernbanepostkontor 1;
- for Masnedø Overfarten til Postkontoret i Vordingborg, Toldkontor i Masnedsund samt Jernbanepostkontor 1;
- for Gedser-Warnemünde Overfarten til Postkontoret i Nykøbing F., Toldkontoret i Gedser samt Jernbanepostkontor 1;
- for Storebælts Overfarten til Post- og Toldkontorerne i Korsør og Nyborg samt Jernbanepostkontorerne 1 og 2;
- for Kalundborg-Aarhus Overfarten til Post- og Toldkontoret i Kalundborg og Jernbanepostkontor 1 samt til Postkontoret i Aarhus og Jernbanepostkontor 3;
- for Lillebælts Overfarten til Post- og Toldkontorerne i Fredericia og Jernbanepostkontorerne 2 og 3;
- for Salligsund Overfarten til Postkontoret i Nykøbing M.;
- for Oddesund Overfarten til Postkontoret i Struer.

#### c. Underretning til Tog.

Stationerne skal straks underrette undervejs værende Tog, der paa Grund af Driftsforstyrrelser ikke kan ventes gennemført regelmæssigt.

Modtagne Meldinger fra Overfartsstationerne angaaende Forandringer i Overfartsforholdene skal ligeledes meddeles de til Overfarterne undervejs værende Forbindelsestogs Togførere.

#### d. Meldinger til og fra fremmede Baner m. v.

Overgangsstationerne til fremmede Baner eller til andre Befordringsentrepriser, med hvilke der haves direkte

Indskrivning af Personer, Gods eller levende Dyr, skal tilstille disses nærmeste Station eller Ekspedition Underretning om alle modtagne Meddelelser om Afbrydelse i eller Genoptagelse af den regelmæssige Drift paa Statsbanerne. Ligeledes skal Overgangsstationerne give vedkommende Distrikt Underretning om tilsvarende Forhold paa fremmede Baner eller Skibsstrækninger.

Under Snelæg, som har bevirket Driftsforstyrrelser paa Privatbaner, skal Overgangsstationerne give Tilstandsmeldinger til Distriktet. Er den regelmæssige Drift paa Privatbanen aflyst, gives Tilstandsmelding Kl. 7<sup>00</sup> Fm., 12<sup>00</sup> Middag og 5<sup>00</sup> Em.

#### e. Meldinger til og fra Overfarterne.

Overfartsstationerne skal ved Liniedepeche underrette vedkommende Distrikt, Trafikinspektør og samtlige foranliggende Stationer, for hvilke de fra Overfartslederen modtagne Meddelelser om Driftsforstyrrelser kan have Betydning, om vigtigere Forandringer i Overfartsforholdene, dog ikke ud over den for Afgivelse af Liniedepecher bestemte Strækning. Den mulig videre fornødne Underretning besørger af vedkommende Trafikinspektør.

Meddelelsen skal bl. a. adresseres til Nabooverfartsstationen.

#### f. Melding og Opslag om manglende Forbindelse.

Afgaar et Tog fra en Forbindelsesstation uden hel eller delvis Tilslutning til korresponderende Tog, Færger eller Skibe, skal vedkommende Station meddele dette ved Liniedepeche til vedkommende Trafikinspektør og samtlige foranliggende Stationer (ogsaa paa Sidebaner), for hvilke Meddelelsen kan have Betydning, dog ikke ud over den for Afgivelse af Liniedepecher bestemte Strækning. Den mulig videre fornødne Underretning besørger af vedkommende Trafikinspektør. Meddelelsen skal saa vidt muligt straks indeholde Oplysning om, med hvilket Tog Forbindelsen kan ventes; eventuelt skal denne Oplysning snarest



eftermeldes. Denne Meddelelse skal tillige med den i Togreglementets § 36 foreskrevne Melding om Togforsinkelser samt andre lignende Meddelelser, som kan have Interesse for Publikum, bekendtgøres for dette ved Opslag. Frømmede Befordringsentrepriser samt de stedlige Told- og Postkontorer holdes af Stationerne underrettet om disse Forhold.

*g. Meldinger angaaende Snelæg.*

For Stationernes Afgivelse af Meldinger vedrørende Snelæg gælder de i Ordre Nr. 38, Afsnit 2, Side 172, givne Regler.

**5. Togførere.**

Naar Togføreren modtager Melding om, at det er tvivlsomt, om Toget kan føres igennem, skal han straks lade de rejsende underrette herom, da disse under saadanne Omstændigheder er berettiget til at afbryde Rejsen paa hvilken som helst Station, de maatte ønske, og forlange Godtgørelse for den ikke tilbagelagte Strækning, jfr. Ordre Nr. 38, Afsnit 8, Side 181.

Ligeledes skal Togføreren straks lade de rejsende underrette om Indholdet af modtagne Meldinger vedrørende Forandringer i Overfartsforholdene eller om manglende Tilslutning paa foranliggende Knudestationer.

**SAGREGISTER.**

*Forkortelser:* Poll = Politilov for Statsbanerne.  
 Bek = Ministeriets Bekendtgørelse om faste Bøder.  
 Polr = Politireglementet.  
 Togr = Togreglementet.  
 Sign = Almindeligt Signalreglement.  
 L. Sign = Reglement for lokale Signaler (I og II).  
 C = Ordreserie C.  
 S = Side.

**A.**

Aabenstaaende private Overkørsler .....	Poll §§ 3, 12 C S 16
Adgang til Banens Grund .....	Poll §§ 1, 4, 6, 11 Bek §§ 2—5 C S 5
— - Sporskifte- og Signalbetjeningshytter .....	C S 126
Adgangskort til Banens Grund .....	C S 7
— - Færdsel over Masnedundsbroen .....	C S 9
Afgang samtidig af flere Tog .....	Togr § 12
— , Togs, fra Krydsningsstationer .....	— § 37 <sup>8</sup>
Afgangsordre til Tog .....	C S 40
Afgangssignal for Togene .....	Sign Nr. 5 C S 40
— ved Færgen .....	L. Sign S 17 C S 46
Afhjælpning af Uheld .....	C S 156
Afkobling af Vogne i Hovedspor .....	C S 88
Aflaasning af Sporskifter .....	Polr § 45 <sup>2</sup> Togr § 17 <sup>3</sup> C S 138
— - Vogne under Rangering til og fra Færger .....	C S 113
Aflevering af Fribaneordre .....	Togr § 15 <sup>8-9</sup>
— - nye Sporskifter .....	C S 142

Aflysning af Centralsikring .....	C S 128
— - Hjelpefog .....	Togr § 46 <sup>11</sup>
— - regelmæssig Drift .....	Togr § 40
	C S 174
— - Tog .....	Polr § 43
	Togr § 39
Afløsning af Stationsbestyreren .....	— § 19 <sup>1</sup>
Afmelding af Tog .....	— §§ 14
Afsporede Vogne, Undersøgelse af .....	C S 156
Afspærring af Banestykket, naar Fribane-	
ordre er givet .....	Togr § 15 <sup>7</sup>
— - Beskyttelsesvogne m. v. ...	Polr § 32
	C S 36
— paa Færgen under Rangering ...	Polr § 57
	C S 115
— , Stationernes, mod den fri Bane	Polr § 2
	Togr § 11 <sup>6</sup>
	— § 8 <sup>3-5</sup>
Afstand mellem Tog i samme Retning .....	
Afstandsmærker .....	Sign Nr. 67
Afstopning af Vogne om Bord .....	C S 114
Akkumulatorvogne, Rangering med eller	
mod .....	C S 96
Alarmsignal .....	Sign Nr. 4
Ambulancebaarer .....	C S 159
Ambulancetog, Øvelsesudrykning med .....	C S 165
Ambulancevogne .....	C S 158
Ammunition, Befordring af .....	C S 150
Anholdelse efter Forbrydelser eller Over-	
trædelse af Politiloven .....	Polit §§ 13, 17
	C S 13, 15
Ankomst, samtidig af flere Tog .....	Togr § 12
Anmeldelse af Arbejdstog .....	Polr § 50
	Togr § 23
— - Hjelpefog og Hjælpemaski-	
ner .....	Togr § 33 <sup>2-4</sup>
— - Særtog .....	— §§ 20
	— 21
— om Brandskade .....	C S 167
— - Tyveri o. l. ....	C S 13
— - Uheld .....	Polr § 54
	C S 153
— - Ulykkestilfælde .....	Polr § 54
	C S 154
Annullering af Fribaneordre .....	Togr § 15 <sup>10</sup>
Anordning af Arbejdstog .....	Polr § 50
	Togr § 23 <sup>1</sup>
— - Særtog .....	Polr § 49
	Togr § 20 <sup>1</sup>

Arbejdstog, Anordning og Anmeldelse af...	Polr § 50
	Togr § 23
— , Begrebet .....	— § 2
— , Bloksignalers Forhold til .....	— § 34
— , Fastsættelse af Togpassering .	— § 28
— , flere paa samme Strækning ...	— § 23 <sup>5</sup>
— , Forhold til andre Tog .....	Polr § 50 <sup>4</sup>
	Togr § 26
— , Forlægning af Togpassering ...	— § 23 <sup>2</sup>
— , Fremførelse af .....	Polr § 50
	Togr § 25
— , Fribaneordre for .....	— § 15 <sup>4</sup>
— , Førelse af .....	— § 25
— , Førelse som Særtog .....	— § 29
— , Hastighed for .....	Togr § 4 <sup>4-5</sup>
— , Kvittering for Anmeldelse af..	— § 23 <sup>2</sup>
— , Kørsel efter forudgaaende Tog	Polr § 45
	Togr § 8 <sup>4</sup>
— , Kørselsretning paa dobbeltspo-	
ret Bane .....	— § 25 <sup>5</sup>
— , Melding om Ankomst af .....	— § 25 <sup>4</sup>
— , Melding om Arbejdstogskørselens	
daglige Slutning .....	— § 28 <sup>3</sup>
— , Signaler paa .....	Sign Nr. 36,
	39, 44—46
— , Signalisering af .....	Togr §§ 24,
	29 <sup>2</sup>
— , særlige .....	Togr §§ 7, 8,
	30
— , Tilbage melding af .....	Togr § 25 <sup>4</sup>
— , Underretning af, om Særtogs	
Løb .....	— § 20 <sup>5</sup>
— , Underretning om, til Banepers-	
sonalet .....	— § 23 <sup>4</sup>
— , Valg af Passeringsstation .....	— §§ 7, 27
Assistance fra Redningskorps o. l. ....	C S 164
— til eller fra Politiet .....	Poll § 17

## B.

Banekrydsninger i Skinneshøjde uden for	
Stationerne .....	Polr §§ 12, 46
Banens Eftersyn .....	— § 7
— — , Signal til .....	Sign Nr. 46
— Ejendele m. v., Erstatning for Be-	
skadigelse af .....	Poll §§ 14
	— 15
	C S 17

Banens Farbarhed .....	Polr § 2
— Hegn .....	— § 8
— Grund, Adgang til .....	Poll §§ 1, 4, 6, 11
	Bek §§ 2, 3, 4, 5
	C S 5
— — , Adgangskort til .....	C S 7
— — , Ophold i Erhvervsøjemed paa .....	Polr § 1
	Bek § 5
	C S 10
— — , Udvisning fra .....	Poll §§ 16, 17
	C S 5
— Sikkerhed, Forbrydelser mod .....	Poll §§ 13, 17
	C S 13
Banestrækninger, ufarbare .....	Polr § 2
	Togr § 41
Banestykke, Begrebet .....	— § 1
Banestykkets Afspærring, naar Fribaneor- dre er givet .....	— § 15 <sup>7</sup>
Batterivogne, Rangering med eller imod ...	C S 96
Belysning af Overkørsler .....	Polr § 10 <sup>3</sup>
	C S 35
— - Sporskifter .....	C S 43
— - Vogne under Rangering i Mørke .....	C S 87
Beskadigede Lokomotiver o. l. ....	Togr § 32
	C S 80
— og efterladte Vogne .....	Togr § 47
Beskadigelse af Statsbanernes Ejendele m. v.	Poll §§ 14 —15 C S 17
Beskyttelsesvogne eller -afdelinger .....	Polr § 32
	C S 36
Betaling for Beskadigelse af Statsbanernes Ejendele .....	Poll §§ 14 —15 C S 17
— - Forurening af en Vogn eller af Lokale .....	C S 24
Betjening af Bremsers .....	Polr § 31
	Togr § 5 <sup>10</sup>
	C S 89, 101, 110
— - Centralapparater .....	C S 128
— - Drejeskiver .....	C S 92
— - Lokomotiver .....	Polr § 38
	C S 55, 107
— - Overkørsler .....	Polr §§ 10, 11

Billetsalgssteder, Kendingsmærker for .....	L Sign S 14
— , Mastesignaler paa .....	Sign Nr. 14 —15
— , Togs Standsning ved .....	C S 59
Blokafsnit, Begrebet ....	Togr § 1
Blokanlægget i Uorden .....	— §§ 8 <sup>5</sup> , 43
	C S 132
Bloksignalers Betydning for visse Arter af Tog .....	Togr § 34
Blokstrækninger, Fortegnelse over .....	L Sign I: S 89 II: S 79
Brandfarligt Land, Kendingsmærker for ...	L Sign S 14
Brandredskaber .....	C S 167
Brandskrade, Forsikring mod og Anmeldelse af .....	C S 167
Brandvæsenets Slukningstog .....	C S 149
Bremser, almindelige Regler vedrørende ...	Togr § 5
— , Betjening i Havnebanetog .....	C S 101
— , Betjening og Fordeling af .....	Polr § 31
	Togr §§ 5 <sup>3</sup> , 5 <sup>10</sup>
— , Betjening under Rangering .....	Togr § 5 <sup>11</sup>
	C S 89
— , Betjening under Rangering til og fra Færger .....	C S 110
— , Materiellets Forsyning med .....	Polr § 19
Bremsetabel for Togene .....	Polr § 30
Broklappens Stilling .....	Polr § 56
	C S 108
Bøder for Overtrædelse af Politilovens For- skrifter .....	Polr § 12
	Bek §§ 1—6
	C S 14
Børn paa Banens Grund .....	C S 10

## C.

Centralapparater, Betjening af .....	C S 128
Centralsikring, Aflysning af .....	C S 128
— , Betingelser for .....	C S 127
— , manglende, Nedsættelse af Toghastighed ved .....	Polr § 4
	Togr § 4 <sup>5</sup>
	C S 32
— , Stationer der ikke har .....	L Sign I: S 71
	II: S 63

## D.

Dampfløjten ubrugelig .....	Togr § 46 <sup>1</sup>
Dampfløjtesignaler, se Fløjtesignaler .....	
Dampfærge, se Færge .....	
Dobbeltsporet Bane, Befaring som enkeltsporet .....	Togr §§ 8 <sup>5</sup> , 42
— — , Sporbenyttelse paa ...	Polr § 48
	Togr §§ 8 <sup>2</sup> , 25 <sup>5</sup> , C S 57
Draisiner .....	Togr § 35
	C S 44, 75
Drejeskiver .....	Polr § 6
	C S 92
Driftsforstyrrelser, Meddelelser om .....	C S 192
Dækning af efterladte Vogne .....	Togr § 47 <sup>2</sup>
— - nedbrudte Tog .....	— § 46 <sup>2</sup> , 46 <sup>14</sup> , C S 76
— - Tog, naar Telegraph og Telefon er i Uorden .....	Togr §§ 45 <sup>4</sup> , 46 <sup>14</sup>
— - Vogne, under hvilke der arbejdes .....	Sign Nr. 9, 66
	C S 73
Dækningssignaler ved Gader og Veje .....	L. Sign I: S 81
	II: S 75
Dyr, levende, Behandling af, under Sneforhold .....	C S 183
— , — , Optagelse af .....	C S 25

## E.

Efterladte Vogne paa Linien .....	Togr § 47
Eftersyn af Banen .....	Polr § 7
— - — , Signal til .....	Sign Nr. 46
— - Lokomotiver .....	Polr § 21
— - Sporskifter og Signalindretninger .....	Polr § 7
	Togr §§ 11 <sup>5</sup> , 18, C S 72
— - Tog inden Afgang .....	Polr § 42
	Togr § 6 <sup>3</sup>
— - Togveje .....	Polr § 45
	Togr § 11
	C S 70
— - Vogne (periodiske) .....	Polr § 22
	C S 31

Ejendele, Statsbanernes, Erstatning for Beskadigelse af .....	Poll §§ 14 —15
	C S 17
Elektriske Klokkesignaler .....	Togr §§ 14, 39—40
— — Lys-Afgangssignaler .....	Sign Nr. 1—4
	Sign Nr. 5 b
	C S 40
Erhvervsøjemed, Ophold paa Banens Grund i .....	Poll § 1
	Bek § 5
	C S 10
Erstatning for Beskadigelse af Statsbanernes Ejendele m. v. ....	Poll §§ 14 —15
	C S 17
— - Skade, der er anrettet af Husdyr .....	C S 27

## F.

Fakler til Dækning af Tog .....	C S 76
Faldvisere .....	Polr § 15
Færdige Stationer, Kendingsmærke for .....	L. Sign S 13
	C S 63
— — , Indkørsel til .....	C S 63
Fastholdelse af Sporskifter i rigtig Stilling	Polr § 4
Fastsurring af Vogne paa Færger .....	Polr § 58
	C S 114
Films paa Statsbanerne, Optagelse af .....	C S 11
Flere Tog samtidig, Ankomst eller Afgang af .....	Togr § 12
Flytning af Jernbanevogne .....	Poll § 7*)
	Bek § 3
	C S 89
Fløjtesignaler fra Lokomotivet .....	Sign Nr. 47 —54
	C S 45
— fra og ved Færger .....	L. Sign S 16
	C S 108
Forandret Togfølge, Fribaneordre ved .....	C S 52
— — paa Fællesstrækninger	Togr § 38 <sup>4</sup>
Forandring af Forlægninger af Krydsninger eller Overhalinger .....	— §§ 37 <sup>10</sup> , 38 <sup>5</sup>
— - Kør-Signal til Stopsignal ....	Togr § 10 <sup>2</sup>
— - Sporskifters Stilling .....	C S 139

\*) Samt Reglement for Benyttelse af Havnespor §§ 2, 6, 7.

<b>Forandring</b> ved Spor-, Signal- og Sikrings- anlæg .....	C S 141
<b>Forbindelse</b> , manglende, Opslag om .....	C S 197
<b>Forbindpakker</b> .....	C S 163
<b>Forbrydelser</b> mod Banens Sikkerhed .....	Poll §§ 13, 17 C S 13
<b>Fordeling</b> af Bremsler .....	Polr § 31 Togr § 5 <sup>3</sup>
<b>Forhold</b> indbyrdes, Togpersonalets .....	Polr § 40
— til Publikum, Personalets .....	Poll § 18
<b>Førlægning</b> af Krydsninger .....	Togr § 37
— - Togoverhalinger .....	— § 38 <sup>2-3</sup>
<b>Forsigtighed</b> under Rangeringen .....	C S 83, 87
<b>Forsinkelse</b> , se Togforsinkelse	
<b>Forspand</b> , Anvendelse af .....	Togr §§ 3 <sup>2</sup> , 4 <sup>5</sup> C S 54
<b>Forurening</b> af en Vogn eller et Lokale, Be- taling for .....	C S 24
<b>Frakobling</b> af Sporskifter under Sne- og Is- forhold .....	C S 140
<b>Fremmede Lokomotiver</b> og Vogne, Indret- ning af .....	Polr § 26
<b>Fremskudte Signaler</b> .....	Sign Nr. 23 —24 L. Sign I: S 75 II: S 67
<b>Fri Bane</b> , den, Begrebet .....	Togr § 1
<b>Fribaneordre</b> , Betydning af .....	— § 15 <sup>1</sup>
— for Arbejdstog .....	— § 15 <sup>4</sup>
— - Hjælpetog og Hjælpe- maskiner .....	— § 15 <sup>3</sup>
— - Plan- og Særtog .....	— § 15 <sup>2</sup>
— , Regler for Erhvervelse af ...	— § 15 <sup>11</sup>
— , Rettelse i eller Annullering af .....	— § 15 <sup>10</sup>
— , Udfærdigelse og Aflevering af .....	— § 15 <sup>8-9</sup>
— , Udstrækning af .....	— § 15 <sup>5-6</sup>
— ved forandret Togfølge .....	C S 52
— ved Rangering ud over Sta- tionsgrænsen .....	C S 86
<b>Frispormærker</b> .....	Polr § 4 L. Sign S
<b>Fritrumsprofiler</b> .....	Polr § 3 C S 29

<b>Fællesbekendtgørelser</b> om nedsat Kørehastig- hed .....	C S 33
<b>Fællesmeldinger</b> om Driftsforstyrrelser .....	C S 193
<b>Færdsel</b> paa Banens Grund .....	Poll §§ 1, 4, 6, 11 Bek §§ 2, 3, 4, 5 C S 5
— - Stationspladser i København ....	C S 10
<b>Færgenhavnene</b> , Regler vedrørende .....	Polr § 56
<b>Færger</b> , Adgang til og Afspærring af .....	Poll § 8 Polr § 57 C S 115
— , Antal Vogne ved Rangering til og fra .....	C S 110
— , Fastsurring af Vogne paa .....	Polr § 58 C S 114
— , Fløjte-, Haand- og Klokkesignaler fra og ved .....	L. Sign S 16 C S 46, 108
— , Grusning af Spor paa .....	C S 114
— , Mellemlid ved Rangering til og fra	C S 109
— , Rangering til og fra .....	Polr § 57 C S 106
— , Rangerplanker ved Rangering til og fra .....	C S 112
— , Stilling af, under Rangering .....	C S 107
— , Stoppebommenes Lukning paa ...	Polr §§ 57, 58 C S 108
— , Særlige Forhold ved Rangering ...	C S 117
— , Uheld under Rangering til og fra	C S 116
— , Vogne og Lokomotiver paa .....	Polr §§ 58, 59 C S 114, 115
<b>Færgespor-signaler</b> .....	L. Sign S 11
<b>G.</b>	
<b>Gennemkørende Togs Passage</b> , Melding om	Togr § 14 <sup>9</sup>
<b>Gennemkørsel</b> , Togs, paa Stationerne .....	Polr § 45
	Togr § 11
	C S 59
<b>Gennemkørselssignaler</b> .....	Sign Nr. 18
<b>Genoptagelse</b> af aflyste Togs Fart .....	Togr § 39 <sup>7</sup>
<b>Genpart</b> af Anmeldelsen om Toget til Tog- og Lokomotivfører .....	— §§ 20 <sup>8</sup> 23 <sup>8</sup>

Genstande, glemte eller tabte .....	Poll § 20
— , Udkastning af, fra Tog .....	Poll § 9
	Bek § 5
<b>Giv-Agt-Tavler</b> .....	L. Sign S 13
Godstogs Standsning for Personbefordring .	C S 59
Godsvogne, Last .....	Polr §§ 24, 33
— , Læsning af .....	— § 33
Grusning af Færagespor .....	C S 114
Grænsemærke mellem Trafik- og Maskin- tjenestens Omraade .....	L. Sign S 15
Grænsen mellem Stationens og Færgens Om- raade .....	C S 106
— — Stationsplads, Havnebane og Havneplads .....	C S 98
<b>H.</b>	
<b>Harmonikaforbindelser, Etablering af</b> .....	C S 124
— , Fra- og Tilkobling ved Færgerange- ring .....	C S 113
<b>Hastighed for Kørsel paa Havnebaner</b> .....	C S 99
— - Kørsel paa Havnepladser ....	C S 102
— - Togene .....	Polr § 44
	Togr §§ 4, 10
	C S 31
— , midlertidig Nedsættelse af .....	Polr § 4
	Togr §§ 4, 10
	C S 32
<b>Hastighedstavler</b> .....	C S 50, 141
<b>Havnebaner, Fortegnelse over</b> .....	C S 104
— i København, Kørsel paa .....	Ordensregle- ment, C S 98
— og Havnepladser, Rangering og Kørsel paa .....	C S 98
— uden for København, Kørsel paa .....	Særligt Reg- lement C S 98
<b>Hegn, Banens</b> .....	Polr § 8
<b>Hemsko</b> .....	C S 90, 114
<b>Henstaaende Lokomotiver og Vogne, Sik- ring af og Rangering mod</b> .....	Polr § 5
	Togr § 17 <sup>3</sup>
	C S 73, 88
	90
<b>Hest, Rangering med</b> .....	C S 95

<b>Hjul paa Jernbanevogne, Maal vedrørende...</b>	Polr § 17
<b>Hjælp, Udsendelse af, til nedbrudte Tog ...</b>	Togr § 46 <sup>6-7</sup>
<b>Hjælpearbejdere til fastkørte Tog under Sneforhold</b> .....	C S 173
<b>Hjælpetog, Aflysning af</b> .....	Togr § 46 <sup>11</sup>
— , Anmeldelse af .....	— § 33 <sup>2-4</sup>
— , Fremførelse til det nedbrudte Tog .....	— § 46 <sup>13</sup>
— , Fribaneordre for .....	— § 15 <sup>3</sup>
— , Hastighed for .....	— § 4 <sup>3</sup>
— , Kørsel efter forudkørende Tog	Polr § 45
	Togr § 8 <sup>4</sup>
— , og Hjælpemaskiner .....	— §§ 8 <sup>2</sup> , 33
<b>Holdested, Begrebet</b> .....	Togr § 1
<b>Hovedmeldinger om Driftsforstyrrelser</b> .....	C S 193
<b>Hovedspor, Begrebet</b> .....	Polr § 3 <sup>2</sup>
	C S 29
<b>Husdyr, Optagelse af</b> .....	C S 25
<b>Haandsignaler</b> .....	Sign Nr. 6—8
	C S 41
<b>Haandspager</b> .....	C S 90
<b>Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikrings- anlæg</b> .....	C S 141
<b>Identificering af tilskadekomne</b> .....	C S 164
<b>Igangsætning af Tog efter Standsning paa fri Bane</b> .....	Togr § 9
— af Tog efter Standsning paa Station .....	— § 10 <sup>6</sup>
<b>Ild i Toget</b> .....	— § 48
<b>Indberetning om Brandskade</b> .....	C S 167
— - Uheld .....	C S 154
<b>Indkørsel til farlige Stationer</b> .....	L. Sign S 13
	C S 63
— - Stationerne .....	Polr § 45
	Togr § 11
<b>Indkørselssignaler</b> .....	Sign Nr. 16
	—18
<b>Indrangering af Tog</b> .....	Togr § 42 <sup>4</sup>
	C S 68
<b>Indretning af Lokomotiver</b> .....	Polr § 20
— - Personvogne .....	— § 25

Indstigning i Jernbanevogne .....	Poll § 8 Bek § 5
Indøvelse af Personalet i Transport af syge og saarede .....	C S 165
Inspektionstog .....	Togr § 32
Isbaadstransport .....	C S 186
Ishindringer .....	C S 184

## K.

Kendingsmærker for Billetsalgssteder .....	L. Sign S 14
— - brandfarligt Land ....	— S 14
— - farlige Stationer .....	— S 13
Kendingssignaler paa Materialvogne, Troljer og Draisiner .....	C S 44
— - Togene .....	Sign Nr. 34 —39
	L. Sign S 21
	C S 44
Klager, Fremsættelse af .....	Poll § 19
Klokkesignaler, Afgivelse af .....	Togr §§ 14, 39 <sup>6</sup>
	Sign Nr. 1—4
— fra og ved Færgerne .....	L. Sign S 16
	C S 46
Knaldsignal .....	Sign Nr. 25
	C S 42, 76
Kobling .....	Polr § 18
	C S 89, 102, 118
— af Vogne med Sprængstoffer o. l.	C S 151
— i de forskellige Togarter .....	C S 121
— under Rangering til og fra Færger	C S 112
Koblingsled .....	C S 112
Koblingsstænger .....	C S 122
Konduktørventil .....	Togr § 57
Kongetog .....	— § 22
Kontrolaflaaselige Sporskifter, Aflaasning med Hængelaas af .....	— § 17 <sup>3</sup>
Kreaturer m. v. paa Banen .....	Poll §§ 4, 5 Bek § 2 C S 25
Krydsninger, Angivelse af Togs .....	Togr § 7
— , Forlægning af .....	— § 37
— med Særtog, Underretning om .....	— § 20 <sup>4</sup>
— , Melding om Togs Størrelse til .....	C S 62
— , Sporskifters Stilling ved .....	Togr § 11 <sup>2</sup>

Kvittering for Anmeldelser af Særtog og Arbejdstog .....	Togr §§ 20 <sup>2</sup> , 23 <sup>2</sup>
— - betalte Bøder .....	Bek § 6
København, Forbud mod Færdsel paa Stationspladser i .....	C S 10
Kørehastighed, se Hastighed .....	
Køreplanens Overholdelse .....	Polr § 43
Køretøjer, enkelte, Fremførelse over Banen af .....	— § 50 Togr § 35
— , — , Signaler paa .....	Polr § 34 C S 44
Køretøjer m. v. paa Banens Grund .....	Poll §§ 4, 6 Bek § 2
Kørsel efter forudgaaende Tog .....	Polr § 45 Togr § 8 <sup>4</sup>
— i Stationsafstand, Etablering af .....	Togr §§ 8 <sup>5</sup>
— over uaflykkede Overkørsler .....	Polr § 47
— paa dobbeltsporede Baner .....	— § 48 Togr §§ 8 <sup>2</sup> , 25 <sup>5</sup>
— paa Havnebaner og Havnepladser ...	C S 57 Særlige Reglementer C S 98
— paa Lokomotiver .....	Polr § 39
Kør-Signal, Forandring til Stopsignal .....	Togr § 10 <sup>2</sup>

L.

Landgangsbroens Ombordtagning .....	C S 108
Last, Godsvognenes .....	Poll §§ 24, 33
Ledninger over eller under Banen .....	Poll § 5
— , Sammenkobling af, mellem Vognene .....	C S 124
Limfjordsbroen, Signalgivning ved .....	C S 49
Lokale Signaler paa Stationer m. v. ....	L. Sign I: S 27 II: S 23
Lokomotiver, Antal til Fremførelse af Tog.	Togr § 3 <sup>2</sup>
— , Betjening af .....	Polr § 38 C S 55, 107
— , enkeltkørende, Regler for ....	Polr § 63 Togr § 32 C S 80
— , Fløjtesignaler fra .....	Sign Nr. 47 —54 C S 45

Lokomotiver, Indretning og Eftersyn af ...	Polr §§ 20, 21
— , Kørsel paa .....	— § 39
— , Kørsel ved private Sidespor ..	C S 94
— paa Færgerne .....	Polr § 59
— , Rangering med .....	C S 92
— , Sammenkobling af .....	C S 94
Lokomotivets Dampfløjte ubrugelig .....	Togr § 46 <sup>1</sup>
— Plads i Havnebanetog .....	C S 100
— — i Togene .....	Polr § 28
Lokomotivpersonalet .....	Polr § 38
	Togr § 6
Lukning af Vindebomme .....	C S 34
Lægekasser .....	C S 161
Længdemærker .....	Polr § 15
Læsning af Godsvogne .....	— § 33
Løse Vogne .....	Togr § 50

## M.

Maal vedrørende Hjul paa Jernbanevogne ...	Polr § 17
Maskintjenestens Omraade, Rangering paa	C S 97
Masnedsundbroen, Færdsel over .....	C S 9
— , Signalgivning ved .....	C S 49
Mastesignaler .....	C S 41
— paa Billetsalgssteder og Stationer uden Sidespor .....	Sign Nr. 14
	—15
— paa fri Bane .....	Sign Nr. 12
	—13
— paa Stationerne .....	Sign Nr. 16
	—18
Materialvogne .....	Togr § 35
	C S 44
Materiel, Takster for Beskadigelse af .....	C S 17
— , Undersøgelse af, efter Uheld ...	C S 156
Materiellets Tilstand, Krav til .....	Polr § 16
	—26
Maximalstørrelse af Tog .....	Polr § 27
	Togr § 3 <sup>1</sup>
	C S 31
Meddelelser om Driftsforstyrrelser .....	C S 192
— - midlertidig Spærring af	
Banen .....	C S 73
— til Tog med 2 Lokomotiver ...	Togr § 16 <sup>6</sup>
Meldesedler om Særtog og Arbejdstog .....	— § 20 <sup>5</sup> ,
	23 <sup>1</sup>
Meldinger fra Togføreren til Lokomotivføreren .....	Togr § 6 <sup>3</sup>

Meldinger fra Togføreren til en Station om, at Toget intet Arbejde har der... om Arbejds kørselens daglige Slutning .....	C S 60
— om Arbejdstogs Ankomst .....	Togr § 28 <sup>3</sup>
— - gennemkørende Togs Passage .....	— § 25 <sup>4</sup>
— - manglende Forbindelse .....	— § 14 <sup>9</sup>
— - Togforsinkelse .....	C S 197
— - Togforsinkelse fra Togføreren .....	Togr § 36
	— §§ 37 <sup>2</sup> ,
	38 <sup>1</sup>
— - Togs Størrelse til en Krydsning eller Overhaling .....	C S 62
Meldingssignal for Tog .....	Sign Nr. 1—2
	Togr § 14
Mellemblokposter, Forstyrrelser ved .....	C S 132
Mellemlid ved Færgerangering .....	C S 109
Misbrug af Nødbremsen .....	C S 14

## N.

Nedbrudte Tog .....	Togr § 46
	C S 76
Nedsættelse af Kørehastighed .....	Polr § 4
	Togr §§ 4, 10
	C S 32
Normalstilling for Sporskifter .....	Polr § 4
	Togr § 17 <sup>3</sup>
	C S 128, 138
Noteringskalender, Førelse af .....	Togr § 19 <sup>2</sup>
Ny Tøgeoverhaling .....	— § 38
Nødbremse, Anvendelse af .....	Polr § 10
	C S 14
— , Togenes Forsyning med .....	Polr § 35
Nøgleafslæsningsanlæg paa fri Bane .....	C S 131
Nøgler til Sporskiftelaase, Opbevaring af ...	C S 138

## O.

Opklodsning i Sporskifter efter Sporafløb ..	C S 158
Oplysninger om tilskadekomne .....	C S 164
Opskæring af Sporskifter .....	C S 131, 139
Opskæringsnøglen .....	C S 130
Opslag om Driftsforstyrrelser .....	C S 194
— - manglende Forbindelse .....	C S 197
— - Uheld .....	C S 165
Optagelse af Films paa Statsbanerne .....	C S 11
— - Husdyr .....	C S 25
Overgangsbroer mellem Vogne .....	C S 124



<b>Overhalinger, Angivelse af</b> .....	Togr § 7
— med Særtog, Underretning om	— § 20 <sup>4</sup>
— , Melding om Togs Størrelse ved	C S 62
— , ny, og Forlægning af	Togr § 38
<b>Overkørselssignaler</b> .....	L. Sign S 9
	I: S 81
	II: S 75
	C S 47
<b>Overkørsler, Belysning af</b> .....	Polr § 10 <sup>3</sup>
	C S 35
— , Betjening af	Polr §§ 10, 11
— inden for Stationsomraadet, Signalgivning ved	C S 48
— paa Havnebaner, Sikring af...	C S 100
— , uaflykkede, Kørsel over	Polr § 47
— , ubevogtede, ved København, Togpassage over	C S 39
<b>Overkørsler og Overgange i Skinnehøjde,</b>	
Indretning af ...	Polr § 9
— , offentlige, Benyttelse af	Poll § 2
— — — , private, Benyttelse af	Bek §§ 2, 4
	Poll §§ 3, 12,
	Bek § 4
<b>Oversigt over bestaaende Love, Reglementer m. v. vedr. Sikkerhedstjenesten</b> .....	C S 1
<b>Overtrædelser af Politilovens Forskrifter, Anholdelse efter</b> .....	Poll §§ 13, 17
	C S 13, 15
— af Politilovens Forskrifter, Bøder for	Poll § 12
	Bek §§ 1—6
	C S 14
<b>P.</b>	
<b>Pasning og Sikring af Sidespor paa fri Bane</b>	C S 144
<b>Passagemelding om gennemkørende Tog</b> ...	Togr § 14 <sup>9</sup>
<b>Passerings-Station for Arbejdstog, Valg af Personalets Forhold til Publikum</b> .....	— §§ 7, 27
— indbyrdes Forhold paa Tog	Poll § 18
— Indøvelse i Transport af syge og saarede	Polr § 40
	C S 165
<b>Personførende Togs Sammensætning</b> .....	Togr § 3 <sup>3</sup>
<b>Personvognenes Indretning</b> .....	Polr § 25

<b>Plantog, Begrebet</b> .....	Togr § 2
— , Fribaneordre for	— § 15 <sup>2</sup>
— , Krydsninger og Overhalinger	— § 7
— , Signaler paa	Sign Nr. 34,
	39, 40—
	43, 46
	C S 44
<b>Politiet, Assistance af eller til</b> .....	Poll § 17
— , Adgang til Banens Grund	C S 7
<b>Politiloven, Overtrædelser af</b> .....	C S 13
<b>Politireglementet, Forklaringer til</b> .....	C S 29
<b>Postvæsenet, Forhold til, under Snelæg</b> .....	C S 180
— , — — , under Isbaadstransport	C S 186
<b>Prøveomstilling af Aflasnings- og Betjeningshaandtag</b> .....	C S 127
<b>Prøvetog og Prøvemaskiner</b> .....	Togr § 32
<b>Prøvning af Personalet til Signalposter</b> ...	C S 126

**R.**

<b>Rangergrænsemærker</b> .....	Sign Nr. 68
<b>Rangering, Alm. Regler vedrørende</b> .....	C S 82, 85
— , Bremsning under	Togr § 5 <sup>11</sup>
	C S 89
— , Forsigtighed under	C S 83, 87
— i Mørke, Belysning under	C S 87
— i Togveje	C S 87
— ind paa en Station	Togr § 42 <sup>4</sup>
	C S 68
— med Hest	C S 95
— - Lokomotiv	C S 91, 92,
— - Stød	C S 96, 99
	104, 109
— - Tov	C S 95, 99
— - Truckvogne	C S 87
— - Vogne, forbundet med stiv Trækstang	C S 87
— mod henstaaende Vogne	C S 90
— paa Havnebaner og Havnepladser	C S 98
— paa Maskintjenestens Omraade	C S 97
— paa Terræn, der er tilgængeligt for Publikum	C S 86
— , Sporskifters Stilling og Sikring under	C S 91
— til og fra Færger	Polr § 57
	C S 106

Rangering til og fra Færger, Bremsebetjening under .....	C S 110
— , Tilsyn med Spor og Vogne under .....	C S 85
— ud af en Station .....	C S 68
— ud over Stationsgrænsen .....	C S 86
— ved Sidespor paa fri Bane .....	C S 147
— , Vognenes Fart under .....	C S 87
Rangerkvittering .....	C S 94
Rangerlederen .....	C S 83, 100, 106
Rangerpersonalet .....	C S 82
— under Kørsel paa Havnebaner .....	C S 99
Rangerplanker ved Rangering til og fra Færger .....	C S 112
Rangersignaler (faste Signaler) .....	L. Sign S 7 C S 46
— (Fløjte- og Haandsignaler). .....	Sign Nr. 55 —64 C S 82, 108
Redningskorps, Assistance fra .....	C S 164
Redningsværktøj i Sidegangs- og Rejsegodsvogne .....	C S 160
Regelmæssig Drift, Aflysning af .....	Togr § 40 C S 174
Rejsende, Forhold til, under Ishindringer .	C S 186
— , Forhold til, under Snelæg .....	C S 181
Reservekoblinger, Anvendelse af .....	C S 122
Rettelser i Fribaneordre .....	Togr § 15 <sup>16</sup>
Ringning under Kørsel paa Havnepladser ...	C S 102
Rydning med Sneplov .....	C S 175
»Røde Plakat«, Bestemmelser i .....	C S 130

## S.

Salg paa Banens Grund .....	Poll § 1 C S 11
Salt, Benyttelser af, ved Sporskifter .....	C S 140
Sammenkobling af Ledninger mellem Vogne .....	C S 124
— af Lokomotiver .....	C S 94
Sammenlæssede Vogne, Befordring af .....	Togr § 3 <sup>4</sup> C S 87, 122
Sammensætning af Tog .....	Togr § 3
Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog .....	Togr § 12
Sidespor paa fri Bane, Rangering ved .....	C S 147
— - - , Signalgivning ved ..	C S 147
— - - , Sikring af Pasning af .....	C S 144
— - - , Togstandsning ved ..	C S 52

Signalanlæg, Forandring ved og Ibrugtagning af .....	C S 141
Signaler fra Lokomotivpersonalet .....	Polr § 36 Sign Nr. 46 —54
— fra Vogne .....	Sign Nr. 65 —66
— paa enkelte Køretøjer paa fri Bane .....	Polr § 34 C S 44
— paa Tog .....	Polr § 34 Togr §§ 21, 24, 29 <sup>2</sup> Sign Nr. 34 —46 C S 44
— ved Togstandsning paa fri Bane ...	Polr § 51 C S 76
Signalgivning for Overrækkelse af Fribaneordre .....	Togr § 15 <sup>9</sup>
— for Tog, der skal tages ind paa belemrede Spor .....	Sign Nr. 16
— for Toggangens daglige Ophør paa visse Strækninger...	L. Sign S 22
— , naar Telegrafledningen er i Uorden .....	Sign Nr. 43
— , Rækkefølgen ved .....	C S 130
— ved Broerne over Masned-sund og Limfjorden .....	C S 49
— ved Overkørsler inden for Stationsomraadet .....	C S 48
— ved Rangering (faste Signaler) .....	L. Sign S 7 C S 46
— ved Rangering (Haand- og Fløjtesignaler) .....	Sign Nr. 55 —64 C S 82, 108 C S 147
— ved Sidespor paa fri Bane ...	C S 147
— ved Toggangens Ophør paa visse Strækninger .....	L. Sign S 22
Signalindretninger, Eftersyn af .....	Polr § 7
Signalisering af Arbejdstog .....	Togr §§ 24, 29 <sup>2</sup>
— af Særtog .....	— § 21
Sikring af henstaaende Lokomotiver og Vogne .....	Polr § 5 Togr § 17 <sup>3</sup> C S 73, 88

Sikring af nye Sporskifter .....	C S 142
— - Sidespor paa fri Bane .....	C S 144
— - Sporskifter ved Forbindelse med Signal .....	Polr § 4
— - Vogne om Bord paa Færger ...	C S 114
— - — og Sporskifter før Vagt- slutning .....	Togr § 17 <sup>3</sup>
Sikringsanlæg, Forandring ved og Ibrugtag- ning af .....	C S 141
— , Forstyrrelser i .....	C S 128
— , Tavle angaaende Uregel- mæssigheder ved .....	Togr § 18 <sup>5</sup>
Skibsdagbøger .....	Polr § 60
Skinnekrydsninger uden for Stationer .....	Polr §§ 12, 46
Skovle til Tog under Snelæg .....	C S 173
Skruekoblinger .....	C S 118
Skud mod Toget .....	C S 16
Skydebroer .....	Polr § 6
Skydelokomotiv, Anvendelse af .....	Polr § 28
	Togr §§ 3 <sup>2</sup> , 8 <sup>5</sup> , 8 <sup>6</sup>
	C S 55
Slukningstog, Brandvæsenets .....	C S 149
Slutbremsen .....	Polr § 31
	Togr § 5 <sup>1</sup> og 5 <sup>10</sup>
Slutsignal .....	Sign Nr. 39
— paa Havnebanetog .....	C S 102, 103
Snekastning .....	C S 179
Snelæg, Behandling af Sporskifter og Led- ninger under .....	C S 139
— , Foranstaltninger under .....	C S 171
— , Tog-Uregelmæssigheder paa Grund af .....	Togr § 46 <sup>16</sup>
Snepløve, Anbringelse af .....	C S 171
— , Rydning med .....	C S 175
Snepløvtog .....	Polr § 29
	Togr §§ 8 <sup>2</sup> , 31
	C S 175
— , Hastighed for .....	Togr § 4 <sup>4</sup>
Snepløjning .....	C S 177
Snestrækninger .....	C S 171
Sporanlæg, Forandringer ved og Ibrugtag- ning af .....	C S 141
Sporbennyttelse paa dobbeltsporet Bane .....	Polr § 48
	Togr §§ 8 <sup>2</sup> , 25 <sup>5</sup>
	C S 57

Sporbennyttelse paa Stationerne .....	C S 60
Sporskifter, Aflaasning af .....	Polr § 46 <sup>2</sup>
	Togr § 17 <sup>3</sup>
	C S 138
— , Aflevering af nye .....	C S 142
— , Behandling af .....	C S 138
— , Belysning af .....	C S 43
— , Eftersyn af .....	Polr § 7
	Togr §§ 11 <sup>3</sup> , 18
	C S 72
— , Fastholdelse i rigtig Stilling ...	Polr § 4
— , Forandring af Stillingen .....	C S 139
— , Frakobling af under Sneforhold	C S 140
— , Normalstilling for .....	Polr § 4
	Togr § 17 <sup>3</sup>
	C S 128, 138
— , Nøgler til .....	C S 138
— , Opklodsning i, efter Sporafløb	C S 158
— , Sikring af, før Vagtslutning ...	Togr § 17 <sup>3</sup>
— , Sikring af nye .....	C S 142
— , Sikring af .....	Polr § 4
— , Sikring og Stilling under Ran- gering .....	C S 91
— , Stilling ved Togkrydsning .....	Togr § 11 <sup>2</sup>
— ved Sidespor paa fri Bane ...	C S 144
Sporskifte- og Signalbetjeningshytter, Ad- gang til .....	C S 126
Sporskiftesignaler .....	Sign Nr. 26
	— 28
	C S 43
Sporskiftevisere .....	Sign Nr. 29
	— 30
	C S 43
Sporspærre, Normalstilling for .....	C S 129
Sporspærringssignaler .....	Sign Nr. 29
	— 30
Sporvidden .....	Polr § 1
Sprængning af Tog .....	Togr § 49
Sprængstoffer, Befordring af .....	C S 150
Spærretavler ved Rangering .....	C S 86
Spærring af Banen, midlertidig .....	C S 53
Standsignaler .....	Sign Nr. 9
	— 11
	C S 141
Standsnings foran Stopsignal .....	Togr § 10 <sup>1</sup>
— , naar Signal ikke kan ses .....	— § 10 <sup>5</sup>

Standingsnng paa fri Bane .....	Polr § 51
— paa fri Bane under Sneforhold	Togr § 9
— ved Billetsalgssteder .....	C S 173
— - Sidespor .....	C S 59
— - Stationerne .....	C S 52
Station, Begrebet .....	Togr § 10 <sup>4</sup>
Stationer, der ikke har centraliseret Spor-	C S 59
skiftesikring .....	Togr § 1
Stationernes Afspærring mod den fri Bane	L. Sign
Stations- og Strækningssikringsanlæg .....	I: § 71
Stationsafstand, Etablering af Kørsel i .....	II: S 63
Stationsbestyrerens Afløsning .....	Polr § 2
— Ansvar for Signalgivning	Togr § 11 <sup>6</sup>
— — for Telegrammer	C S 126
— vedr. Toggangen	Togr § 8 <sup>5</sup>
— Nærværelse paa Perron	Togr § 19 <sup>1</sup>
Stationsklokken, Afgangssignal med .....	Polr § 45
Stationsnavn, Bekendtgørelse af .....	Togr § 16 <sup>9</sup>
Stenkast mod Tog .....	— § 13
Stopmærker .....	Sign Nr. 5
Stoppebomme mellem Stationens og Fær-	C S 40
gens Omraade .....	Polr § 14
— paa Færger .....	C S 16
— ved Sidespor paa fri Bane ...	L. Sign S 13
Stopsignal, Forandring til, fra Kør-Signal	C S 106
— , ubetinget Standingsnng foran .....	Polr §§ 57, 58
Strækningssikringsanlæg .....	C S 108
Stød, Rangering med .....	C S 132, 146
Særlige Arbejdstog, Regler for .....	Togr § 10 <sup>2</sup>
Særtog, Anordning og Anmeldelse af .....	Togr § 10 <sup>1</sup>
— , Begrebet .....	C S 126
— , Fribaneordre for .....	C S 96, 99,
— , Kvittring for Anmeldelse af .....	104, 109
— , Signaler paa .....	Togr §§ 7,
— , Signalisering af .....	8, 30
	Polr § 49
	Togr §§ 20, 21
	Togr § 2
	Togr § 15 <sup>2</sup>
	— § 20 <sup>2</sup>
	Sign Nr. 35,
	39—43
	Togr § 21
	Sign Nr. 40
	— 42

Særtog, Underretning om .....	Polr § 49
— usignaliserede, Hastighed for .....	Togr § 20
Særtogs Krydsninger og Overhalinger, An-	— § 4 <sup>3</sup>
givelse af .....	Togr § 7
Særtogsskab .....	— §§ 20 <sup>6</sup>
	23 <sup>4</sup>
Søruterne, Almindelige Bestemmelser vedr.	Polr §§ 55
	— 60
<b>T.</b>	
Takster for Beskadigelse af Materiel m. v.	C S 17
Tavle angaaende Uregelmæssigheder ved	
Sikringsanlæg .....	Togr § 18 <sup>5</sup>
— »Giv Agt« .....	L. Sign S 13
Telefonens Anvendelse til Korrespondance	
om Toggangen .....	Togr § 16 <sup>8-9</sup>
Telegraf i Uorden .....	— § 44
	Sign Nr. 43
Telegraf og Telefon i Uorden .....	Togr §§ 45,
	46 <sup>14</sup>
	Sign Nr. 43
Telegraf- og Telefonposter .....	Polr § 37
	C S 156
Telegraf- og Telefonvagt .....	Togr § 17
Telegraffjenesten under Sneforhold .....	C S 162
Telegrammer vedrørende Toggangen .....	Togr § 16
Tilbage melding af Tog .....	Togr §§ 14,
	25 <sup>4</sup>
Tillægsmeldinger om Driftsforstyrrelser ...	C S 193
Tilskadekomne, Foranstaltninger over for...	C S 158
— , Identificering af .....	C S 164
— , Oplysninger om .....	C S 164
Tilstandsmeldinger under Snelæg .....	C S 193
Tjenestemænds Børn paa Banens Grund ...	C S 10
Tog, Afgang fra Krydsningsstationer .....	Togr § 37 <sup>8</sup>
— , Afløsning af .....	Polr § 43
— , Af- og Tilbage melding af .....	Togr § 39
	— § 14,
	25 <sup>4</sup>
— , der standses af Sne .....	Togr § 46 <sup>18</sup>
	C S 173
— , Dækning af, der ekstraordinært stand-	
ser paa fri Bane .....	Togr § 46
	C S 76
— , Eftersyn af, inden Afgang .....	Polr § 42
	Togr § 6 <sup>3</sup>

Tog, Forsyning med Nødbremse .....	Polr § 35
—, Fremførelse af, naar regelmæssig Drift er aflyst .....	Togr § 40
—, Hastighed for .....	Polr § 44
	Togr §§ 4, 10
	C S 31
—, i samme Retning, Afstand mellem ...	Togr § 8 <sup>3-5</sup>
—, Igangsætning af, efter Standsning paa fri Bane .....	— § 9
—, Igangsætning af, efter Standsning paa Station .....	— § 10 <sup>6</sup>
—, Ild i .....	— § 48
—, Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationerne .....	Polr § 45
	Togr § 11
	C S 59
	C S 63
—, Indkørsel til farlige Stationer .....	Togr § 11 <sup>2</sup>
—, Indkørsel under andre Togs Ekspedition .....	Togr § 42 <sup>4</sup>
—, Indrangering af .....	C S 68
—, Kendingssignaler paa .....	Sign Nr. 34
	—39
	L. Sign S 21
	C S 44
— paa samme Banestykke .....	— § 8
—, S sammensætning og Vægt af .....	Togr § 3
—, samtidig Ankomst eller Afgang af flere .....	— § 12
—, Sporbenyttelse paa Stationerne .....	C S 60
—, Sprængning af .....	Togr § 49
—, Standsning af, se under Standsning ...	
—, Størrelse af .....	Polr § 27
	Togr § 3 <sup>1</sup>
	C S 21
—, Udsendelse og Gennemførelse under Sneforhold .....	C S 172
—, Udrangering af .....	C S 68
—, Underretning af, om manglende eller unormal Afmelding .....	Togr §§ 14 <sup>3</sup>
	og 14 <sup>8</sup>
—, Underretning af, ved Krydsningsforlægning .....	Togr § 37 <sup>5</sup>
—, Underretning af, ved Togoverhaling ...	— § 38 <sup>2</sup> ,
	38 <sup>3</sup> og 5
—, Underretningssignaler fra .....	Sign Nr. 40
	—46
	L. Sign S 21
	C S 44

Togforsinkelse, telegrafisk Melding om .....	Togr 36
—, Togførers Melding om ...	— 37 <sup>2</sup> ,
	38 <sup>1</sup>
Togfølgen forandret, Fribaneordre ved .....	C S 52
—, — paa Fællesstrækninger	Togr 38 <sup>4</sup>
Togførers Ansvar for Kobling .....	C S 118
— Eftersyn af Toget .....	Polr 42
	Togr 6 <sup>3</sup>
— Forlangende om Hjælp til nedbrudte Tog .....	Togr 46 <sup>3</sup> ,
	46 <sup>4</sup> og 5
— Forsyning med Ur, Tryksager m. v. ....	Togr 6 <sup>2</sup>
— Melding til Stationer om, at Toget intet Arbejde har der .....	C S 60
— Meldinger til Lokomotivføreren	Togr 6 <sup>3</sup>
— Rekvisition af Hjelpearbejdere under Sneforhold .....	C S 173
Toggangens Ophør paa visse Strækninger, Signalgivning ved .....	L. Sign S 22
Togindstillingssignal .....	Togr §§ 39
	—40
	Sign Nr. 3
Togmaskiner, Rangering med .....	C S 91, 92
Togoverhalinger, nye, og Forlægning af ...	Togr 38
Togpassage, Melding om .....	— 14 <sup>9</sup>
— over ubevogtede Overkørsler ved København .....	C S 39
Togpassering, Fastsættelse og Forlægning af	Togr 28
Togpersonalets indbyrdes Forhold under Kørselen .....	Polr 40
— Rangering .....	C S 6 <sup>4</sup>
— Udkig m. m. ....	Togr 41
Tograpport, Førelse af .....	Polr 2
Togreglementet, Forklaringer til .....	C S 59,
Togstandsning og Igangsætning paa fri Bane	Togr 10,
	51
— paa fri Bane, Signaler ved ...	Polr 6
	C S 45
Togstavsystem .....	Togr 45
Togveje, Eftersyn af .....	Polr 11
	Togr 0
	C S 7
—, Rangering i .....	C S Nr. 21
Togvejssignaler .....	Sign 2
	—5, 99
Tov, Rangering med .....	C S 57
Tove til Brug ved Ulykker og Uheld .....	C S

Troljer .....	Togr § 35
	C S 44, 75
Truckvogne, Rangering med .....	C S 87
Tyveri o. l., Anmeldelse af .....	C S 13
U.	
Uddannelse af Personalet i Behandling af syge og saarede .....	C S 165
Udfærdigelse af Fribaneordre .....	Togr § 15 <sup>3-9</sup>
Udgravninger i Banens Nærhed .....	Poll § 5
Udkastning af Genstande fra Tog .....	— § 9
	Bek § 5
Udkig fra Tog- og Lokomotivpersonalet ...	Togr § 6 <sup>4</sup>
— og Ringning under Kørsel paa Havnepladser .....	C S 102
Udkørsel, Togs, fra Stationerne .....	Polr § 45
	Togr § 11
Udkørselssignaler .....	Sign Nr. 19
	—20
	C S 42, 71
Udrangering fra Stationer .....	C S 68
Udstigning af Vogne .....	Poll § 8
	Bek § 5
	C S 86
Udvisning fra Banens Grund .....	Poll §§ 16
	—17
	C S 5
Uegentlige Blokstrækninger, Fortegnelse over .....	L. Sign
	I: S 94
	II: S 80
Ufarbare Banestrækninger .....	Polr § 2
	Togr § 41
Ufarbart Spor paa dobbeltsporet Banestrækning .....	— § 42
Uheld, Afhjælpning af .....	C S 156
— , Anmeldelse om .....	Polr § 54
	C S 153
— , Indberetning om .....	C S 154
— , Opslag om .....	C S 165
— , Tove til Brug ved .....	C S 157
— , under Færgerangering .....	C S 116
— , Underretninger om .....	C S 154
— , Undersøgelse af .....	C S 155
Ulykker, se Uheld	

Underretning af Tog om Aflysning af andre	
— Tog .....	Togr § 39 <sup>5-6</sup>
— - Tog om Driftsforstyrrelser	C S 196
— - Tog om manglende eller unormal Afmelding .....	Togr § 14 <sup>6-8</sup>
— - Tog ved Krydsningsforlægning .....	Togr § 37 <sup>5</sup>
— - - Togoverhaling ....	— § 38 <sup>2</sup> , 38 <sup>3</sup> og <sup>5</sup>
— om Aflysning af regelmæssig Drift .....	Togr § 40
— - - - - Tog .....	— § 39 <sup>3</sup> , 39 <sup>4</sup> og <sup>6</sup>
— om efterladte Vogne paa Lini- nen .....	— § 47 <sup>3</sup>
— om Krydsninger og Overhalin- ger med Særtog .....	— § 20 <sup>4</sup>
— om manglende Signalisering af Særtog .....	— § 21 <sup>3</sup>
— om særlige Forhold ved Fær- ger .....	C S 117
— om Særtog .....	Polr § 49
	Togr § 20
	C S 154
— om Uheld .....	
— til Arbejdstog om Særtogs Løb .....	Togr § 20 <sup>5</sup>
— til Banepersonalet om Særtogs og Arbejdstogs Løb .....	— §§ 20 <sup>5</sup> , 23 <sup>4</sup>
— til forskellige om Nedbrud af Tog .....	Togr § 46 <sup>7-8</sup>
— til og fra fremmede Baner om Driftsforstyrrelser .....	C S 196
— til Presse, Post- og Toldvæsen om Driftsforstyrrelser .....	C S 195
— til rejsende om Sne- og Isvan- skeligheder .....	C S 198
— til Troljer og Draisiner om Særtog og Arbejdstog .....	C S 75
Underretningssignaler fra Togene .....	Sign Nr. 40
	—46
	L. Sign S 21
	Togr § 40
	C S 44
Undersøgelse af Materiel efter Uheld .....	C S 156
— - Uheld .....	C S 155
Undervisning i Behandling af syge eller saa- rede .....	C S 165

Ure, der er tilgængelige for Publikum .....	Polr § 14
— , Personalets Forsyning med .....	— § 14
	Togr § 6 <sup>2</sup>
Uregelmæssigheder ved Sikringsanlæg, Tavle ang. ....	— § 18 <sup>5</sup>

## V.

Vagtslutning, Sikring af Vogne og Spor- skifter før .....	Togr § 17 <sup>3</sup>
Vand til saarede, Transport af .....	C S 163
Vandfade og Vanddunke .....	C S 160
Vandkransignaler .....	Sign Nr. 31 —32
Vandspande med Laag til Brug ved Jern- baneulykker .....	C S 163
Vejrmeldinger .....	C S 172
Vimpelsignal .....	Sign Nr. 33
Vindebomme, Lukning af .....	C S 34
Vogndøre, Aabning af .....	Poll § 8 Bek § 5
Vogne, Afkobling i Hovedspor .....	C S 88
— , Aflaasning og Lukning af, ved Fær- gerangering .....	C S 113
— , afsporede, Undersøgelse af .....	C S 156
— , Afstopning om Bord .....	Polr § 58 C S 114
— , Anbringelse om Bord .....	C S 115
— , — paa Sidespor paa fri Bane .....	C S 147
— , Antal, ved Færgerangering .....	C S 110
— , bag paa den vakuumbremsede Tog- del .....	Polr § 31 Togr § 4 <sup>6</sup>
— , - - Konduktørventilen .....	Togr § 5 <sup>7</sup>
— , - - Slutbremsen .....	Polr § 31 Togr § 5 <sup>1</sup>
— , Belysning af, under Rangering i Mørke .....	C S 87
— , beskadigede eller efterladte paa Li- nien .....	Togr § 47
— , Eftersyn og Indretning af .....	Polr §§ 22 —26 C S 31
— , Fastsurring af, paa Færger .....	Polr § 58
— , Flytning af .....	Poll § 7*) Bek § 3 C S 89

Vogne, Ind- og Udstigning af .....	Poll § 8 Bek § 5
— , løse .....	Togr § 50
— , med rejsende efter bageste betjente Bremse .....	Togr § 5 <sup>8</sup>
— , Reparationer af, Sikring ved .....	C S 78
— , sammenlæssede, Befordring af .....	Togr § 3 <sup>4</sup> C S 87, 122
— , Signalgivning fra .....	Sign Nr. 65 —66
— , Sikring af .....	Togr § 17 <sup>3</sup> C S 73, 88
— , — - , paa Færger .....	Polr § 58 C S 114
Vognladning, Begrebet .....	Togr § 3 <sup>1</sup>
Værktøj, Rednings-, i Sidegangs- og Rejse- godsvogne .....	C S 160

## Ø.

Ødelæggelse af Statsbanernes Ejendele m. v. ....	Poll §§ 14 —15 C S 17
Øvelsesudrykning med Ambulancetog .....	C S 165

\*) samt Reglement for Benyttelse af Havnespor §§ 2, 6, 7.





