

DANSKE STATSBANER

GENERALDIREKTORATET

September 1969



*(Fordeles i samme omfang som
rettelsesblade til SR og SIR)*



NYE REGLER FOR KØRSEL

MED

ARBEJDSKØRETØJER

Arbejds køretøjer. Ændring af SR § 57

De moderniseringer af stations- og strækningssikringsanlæg, der er sket i de senere år, samt de tekniske tjenesters voksende anvendelse af motordrevne køretøjer af forskellig art, har gjort det ønskeligt at få ajourført bestemmelserne i SR § 57 om kørsel med dræsiner, troljer og vogne.

Da denne ajourføring er af meget stor interesse for det personale, der anvender de omhandlede køretøjer, og for det stationspersonale, der er beskæftiget i sikkerhedstjenesten, var det naturligt at drøfte de nye bestemmelser i et forum, hvor også personaleorganisationerne er repræsenteret. Det blev derfor besluttet, at det i april måned 1967 nedsatte udvalg til revision af bestemmelserne i sikkerhedsreglement (SR) og signalreglement (SIR) skulle overtage den igangværende revision af SR § 57.

Revisionen er nu afsluttet, og de rettelsesblade til SR og SIR, som er resultatet af udvalgets arbejde, er fordelt til personalet.

Rettelsesbladene træder først i kraft den 9.11.1969, men vi har fundet det rigtigst at udsende dem i god tid for at give alle, der skal beskæftige sig med disse vigtige bestemmelser, rimelig tid til at sætte sig ind i dem. Dette gælder især personalet under banetjenesten og signaltjenesten, som i øvrigt vil få særlig instruktion i bestemmelserne på nogle møder, som påregnes afholdt i oktober måned i år.

Allerede når man kaster det første blik i de nye rettelsesblade til SR § 57, vil man

se, at der ikke blot er tale om en omredigering af bestemmelser. I tryk og opstilling afviger den nye paragraf en hel del fra de øvrige sider i SR, idet der er anvendt moderne typer, ligesom bestemmelserne er opstillet efter decimalsystemet, så man under læsningen kan holde fast på, hvilke afsnit i paragraffen man »befinder sig i«.

Den ny § 57 gælder også for fjernstyrede strækninger, hvorfor personale, der gør tjeneste på disse strækninger, er fritaget for – som for øvrige bestemmelsers vedkommende i SR og SIR – at skulle sammenholde med supplerende bestemmelser i SR, bilag 2.

I den nuværende § 57 er reglerne for, hvorledes et arbejds køretøj skal fremføres, baseret på køretøjets art, idet man som bekendt skelner mellem ubelæssede troljer og dræsiner under 700 kg, ubelæssede motordræsiner over 700 kg, tunge køretøjer (som i tom tilstand ikke kan kastes af spor) og tungtbelæssede troljer.

Denne inddeling af reglerne efter køretøjets art har – bl a som følge af den stigende anvendelse af skinnekørende maskiner af forskellig art for sporvedligeholdelse – vist sig at være mindre heldig, idet det ikke sjældent har været vanskeligt at »rubricere« de enkelte køretøjer.

I den ny SR § 57 har man derfor valgt i stedet at basere opstillingen af reglerne på **fremførelsesmåden**, idet man har ind delt paragraffen i følgende fire hovedpunkter:

1. Almindelige bestemmelser
2. Bestemmelser om kørsel på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar
3. Bestemmelser om kørsel på førerens eget ansvar
4. Bestemmelser om fremførelse som tog

Af bestemmelserne skal følgende fremhæves:

1. Almindelige bestemmelser

Der er her fastsat, at troljer, dræsiner og skinnekørende maskiner for sporvedligeholdelse betegnes arbejdskøretøjer. Skinnecykler og stige-troljer betragtes ikke som arbejdskøretøjer, og for fremførelse af disse køretøjer findes særlige bestemmelser i ordreserie O og »Instruks for den elektriske drift«.

Som fører (dvs den person, der har det sikkerhedsmæssige ansvar for kørslen) for et arbejdskøretøj kan anvendes statsbanetjenestemænd, og endvidere kan der i modsætning til tidligere efter generaldirektoratets nærmere bestemmelse nu også benyttes ikke-tjenestemænd med ingeniør- eller konstruktøruddannelse. Der vil i ordreserie O blive givet nærmere regler for, hvilken sikkerhedsmæssig uddannelse der kræves af en fører.

Punktet indeholder endvidere en bestemmelse om, at et arbejdskøretøj skal være under uafbrudt ledsagelse, så længe det er på spor, og at føreren kun må forlade arbejdskøretøjet, når

det er bragt ud af sporet eller er under tilsyn. På stationer kan et arbejdskøretøj med stationsbestyrerens tilladelse hensættes uden tilsyn på et nærmere aftalt spor.

Yderligere gælder den generelle bestemmelse, at et arbejdskøretøj normalt kun må føres ind på en togfølgestationsspor, når stationsbestyreren har givet tilladelse hertil. Det bør bemærkes, at denne bestemmelse tager sigte såvel på arbejdskøretøjer, der kommer fra den fri bane, som på arbejdskøretøjer, der befinder sig på en togfølgestationsspor, og som ønskes sat på spor her.

2. Bestemmelser om kørsel på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar

Disse bestemmelser kan anvendes for alle arter af arbejdskøretøjer og på alle strækninger.

Uanset hvor kørslen skal påbegyndes – på en togfølgestation eller på fri bane – skal føreren først indhente tilladelse hertil hos stationsbestyreren (henholdsvis fjernstyringslederen).

Føreren skal give alle nødvendige oplysninger om kørslen og arbejdskøretøjets art og herunder udtrykkelig gøre opmærksom på, at det ønskes fremført på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar. Føreren skal tillige oplyse, hvorvidt arbejdskøretøjet har »attest«. Denne »attest« vil blive anbragt på de køretøjer, for hvilke det efter en nærmere undersøgelse er godtgjort, at køretøjet med sikkerhed kan påvirke sporisolationer. Har arbejdskøretøjet

nævnte »attest«, må føreren – når kørslen sker på strækninger med automatisk linieblokanlæg, og arbejdskøretøjet ikke har tilladelse til at køre frem og tilbage henholdsvis til at blive sat af spor på fri bane – regne med, at der kan følge tog efter arbejdskøretøjet i blokafstand uden at afvente tilbagemelding for dette.

Om arbejdskøretøjet har »attest« eller ikke, har endvidere betydning for stationernes (FC's) togvejseftersyn, idet man, når et spor har været befaret af et arbejdskøretøj, kun må benytte sporisolationernes lampetableauer til bedømmelse af, om togvejen er fri, når arbejdskøretøjet har »attest« (jf retelse til SR § 28). Hvis arbejdskøretøjet ikke har »attest«, skal der altså foretages et direkte togvejseftersyn.

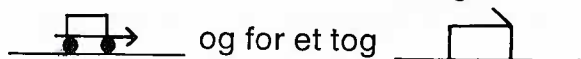
Når føreren har afgivet de ovenfor nævnte oplysninger, træffer stationsbestyreren aftale med nabotogfølgestationen om kørslen, og såfremt arbejdskøretøjet er klar til at afgå, foretages der derefter afmelding ved et telegram, hvis ordlyd er foreskrevet i paragraffen. Først da kan stationsbestyreren give tilladelse til kørslen.

Signalerne skal respekteres, dvs kørsel forbi et signal må finde sted, såfremt det viser en kørtilladelse, eller såfremt føreren har fået tilladelse til at passere signalet.

På dobbeltsporet bane skal et arbejdskøretøj befare det for pågældende køreretning normale spor, medmindre tilladelse til anden sporbenyttelse er givet. Arbejdskøretøjet må standse undervejs, med det må ikke gå tilbage (skifte køreretning) henholdsvis sættes af spor på fri bane, medmindre stationsbestyreren forud har givet tilladelse hertil.

Ved kørsels afslutning, dvs når arbejdskøretøjet er ankommet til en af de togtølgestationer, der begrænser banestykket, eller når det er fjernet fra sporet på fri bane, skal føreren give melding herom til stationsbestyreren. Når føreren afgiver meldingen, er han tillige ansvarlig for, at der ikke er efterladt vogne, værktøj eller lignende i sporet på fri bane. Stationsbestyreren kan herefter give tilbagemelding til nabotogfølgestationen.

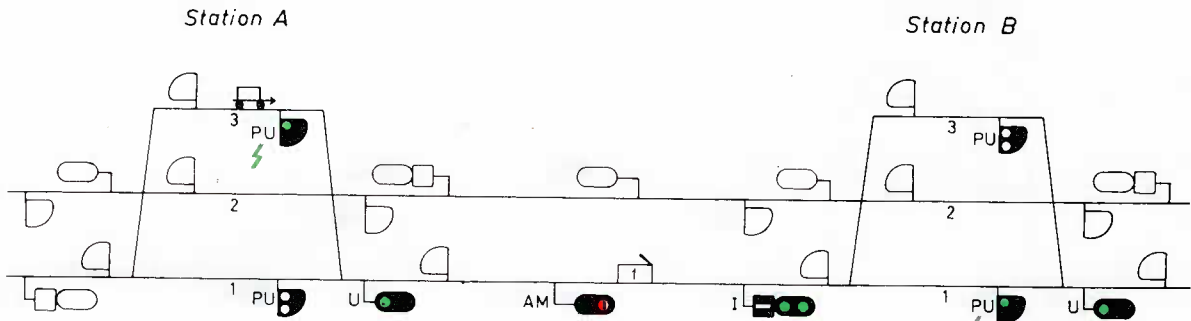
I efterfølgende skitser er vist nogle eksempler på et arbejdskøretøjs kørsel mellem to stationer (A og B). For et arbejdskøretøj er benyttet signaturen



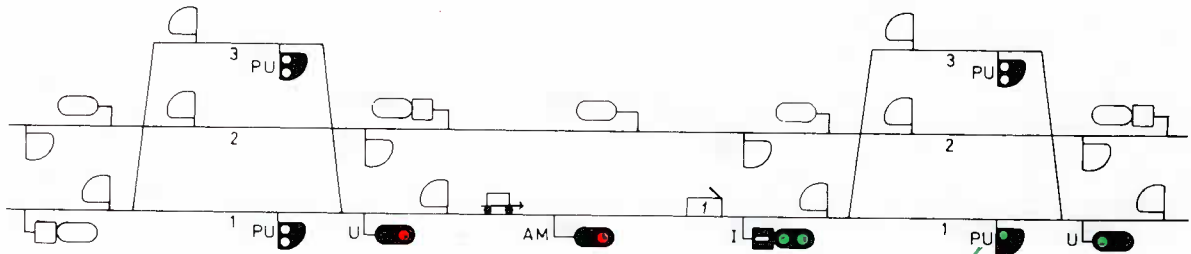
Køreretningen er angivet ved pil, henholdsvis skorstensrøg. I teksten under de enkelte skitser er foretaget henvisning til de punkter i SR § 57, der har betydning for den pågældende situation.

STRÆKNINGER MED AUTOMATISKE LINIEBLOKANLÆG

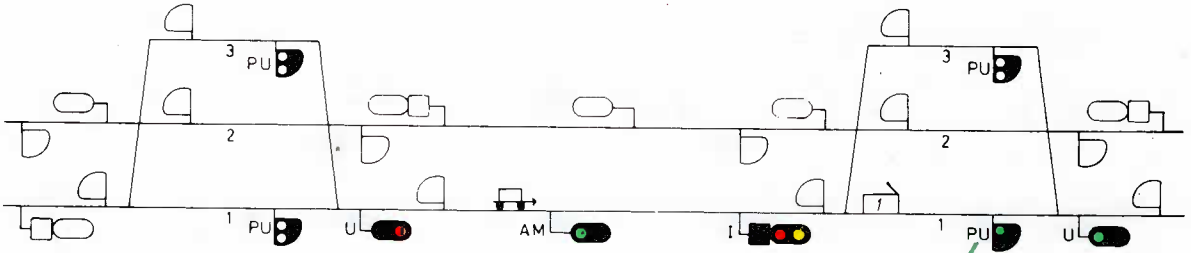
Arbejdskøretøj med »attest« ad højre spor i køreretningen A-B. Arbejdskøretøjet har ikke tilladelse til at køre tilbage på fri bane. Kørslen afsluttes på station B.



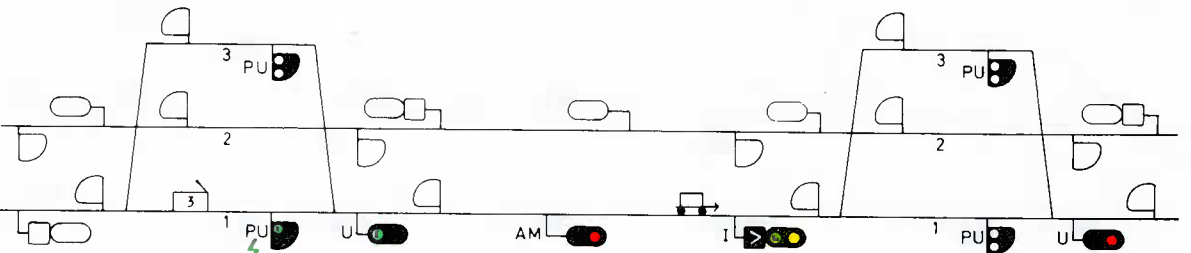
Arbejdskøretøjet i spor 3 på station A har fået tilladelse til kørslen (jf 2.2.1.). På en ikke-fjernstyret strækning er arbejdskøretøjet afmeldt (jf 2.3.2.1.). Signalgivning for udkørsel for arbejdskøretøjet er foretaget (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).



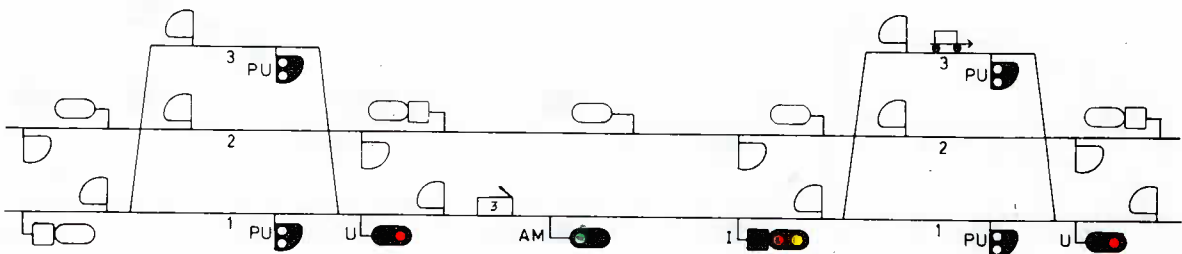
Arbejdskøretøjet har forladt station A i blokafstand efter det forankørende tog 1 (jf 2.2.4.1.) og er på vej mod det efterfølgende mellembloksignal, der viser »stop« (jf 2.2.2.).



Tog 1 er under indkørsel på station B, medens arbejdskøretøjet passerer mellembloksignalet på »kør« (jf 2.2.2.).



Tog 1 har passeret station B, der har foretaget signalgivning for indkørsel for arbejdskøretøjet (jf 2.3.6.1.). Station A har foretaget signalgivning for udkørsel for et efterfølgende tog 3, der følger i blokafstand efter arbejdskøretøjet (jf 2.3.7.).



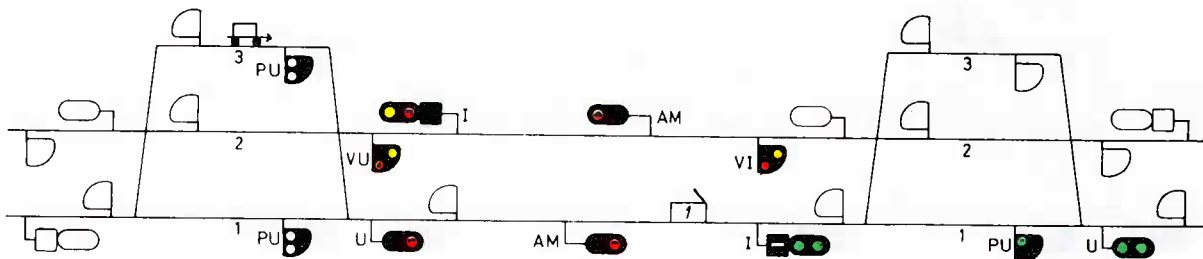
Arbejdskøretøjet er ankommet til station B, og føreren har meldt kørslen afsluttet til stationen, hhv FC (jf 2.2.5.). På en ikke-fjernstyret strækning tilbagemeldes arbejdskøretøjet (jf 2.3.2.2.).

STRÆKNINGER MED AUTOMATISKE LINIEBLOKANLÆG

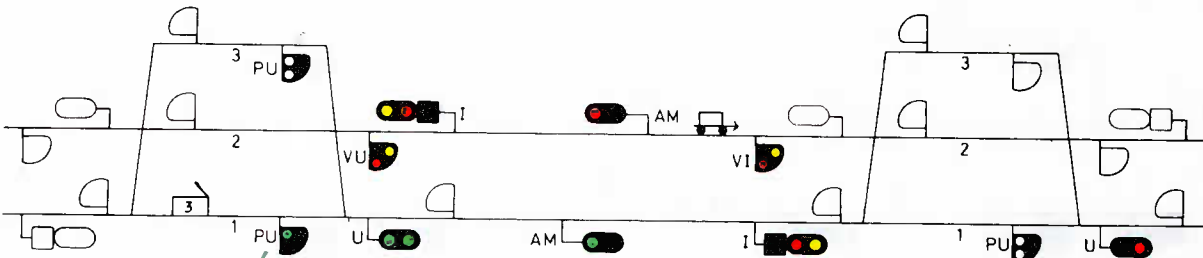
Arbejdskøretøj med »attest« ad venstre spor i køreretningen A-B. Arbejdskøretøjet har fået tilladelse til at køre tilbage på fri bane. Kørslen afsluttes på station A.

Station A

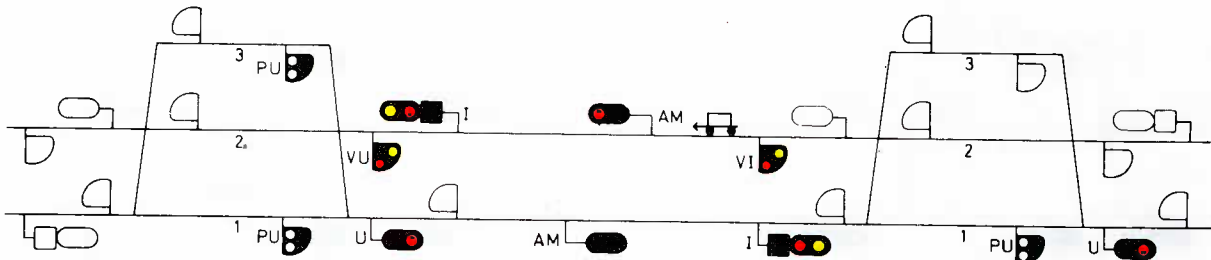
Station B



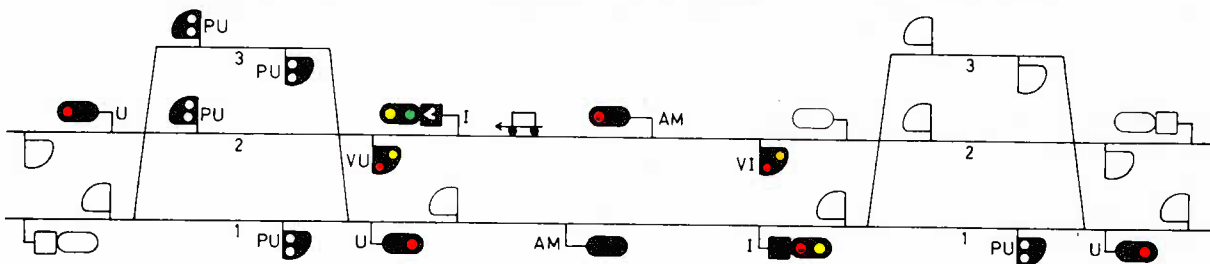
Arbejdskøretøjet i spor 3 på station A har fået tilladelse til kørslen (jf 2.2.1.), herunder at passere PU på »forbikørsel forbudt« og VU på »stop« (jf 2.2.2. og 2.3.6.2.). På en ikke-fjernstyret strækning er arbejdskøretøjet tillige afmeldt (jf 2.3.2.1.).



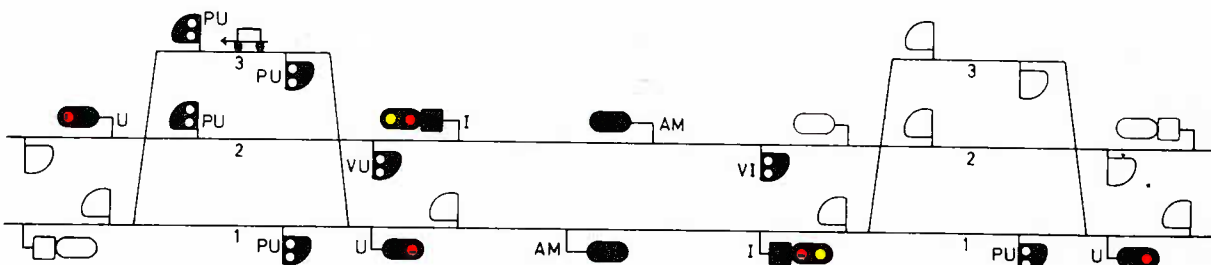
Arbejdskøretøjet har forladt station A. Mellembloksignalet for den modsatte køreretning har ingen betydning for arbejdskøretøjet under kørslen fra A mod B.



Arbejdskøretøjet kører tilbage mod station A (jf 2.2.3.). Føreren har af station A fået tilladelse (skriftlig eller telefonisk) til at passere mellembloksignalet i stopstilling (jf 2.2.2.).

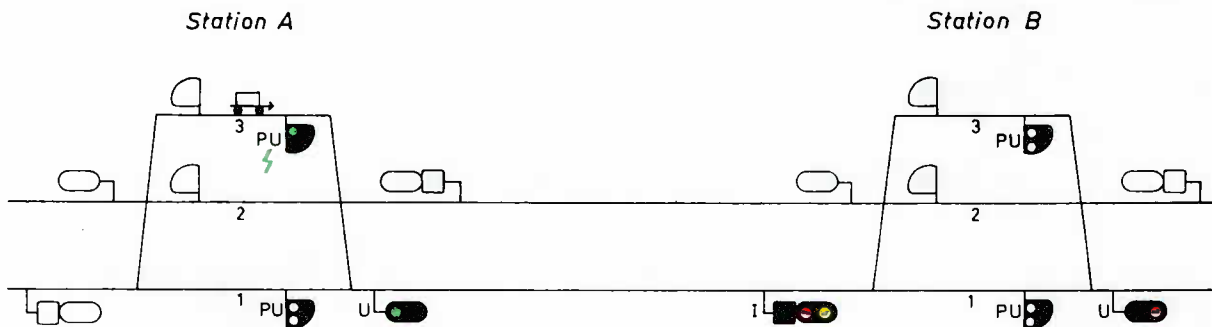


Arbejdskøretøjet nærmer sig station A, der har foretaget signalgivning til spor 3 (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).

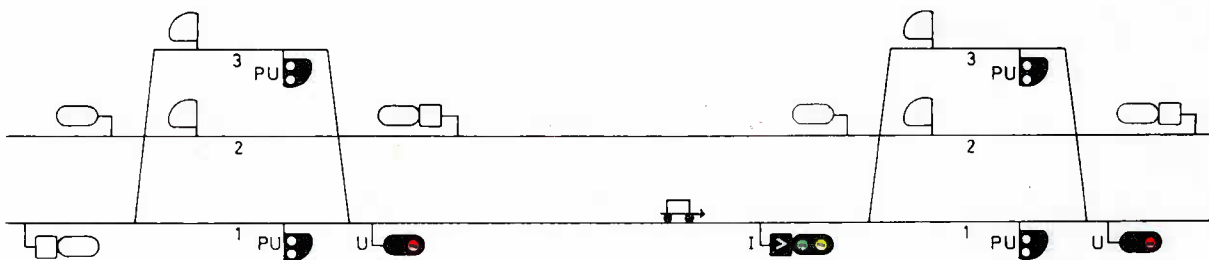


Arbejdskøretøjet er ankommet til station A, og føreren har meldt kørslen afsluttet til stationen, hhv FC (jf 2.2.5.). På en ikke-fjernstyret strækning tilbagemeldes arbejdskøretøjet (jf 2.3.2.2.).

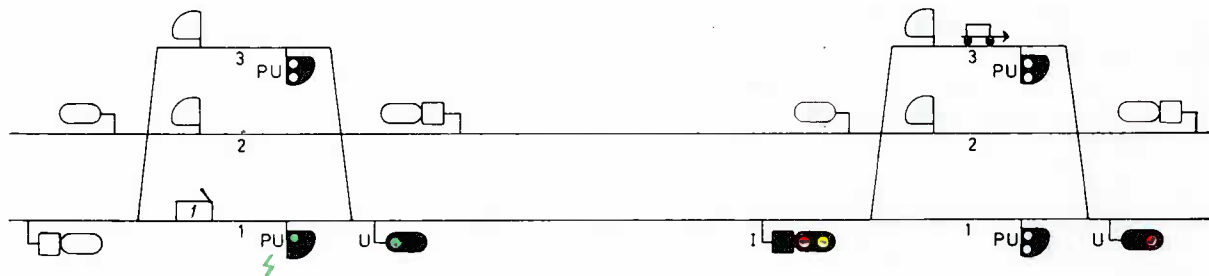
Arbejds køretøj ad højre spor i køreretningen A-B. Arbejds køretøjet har ikke tilladelse til at køre tilbage på fri bane. Kørslen afsluttes på station B.



Arbejds køretøjet i spor 3 på station A har fået tilladelse til kørslen (jf 2.2.1.). Arbejds køretøjet er afmeldt (jf 2.3.2.1.). Signalgivning for udkørsel for arbejds køretøjet er foretaget (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).

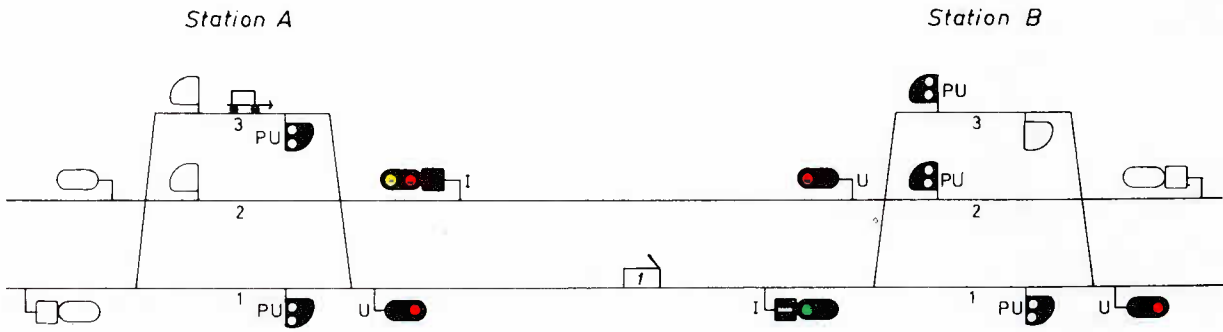


Arbejds køretøjet har forladt station A og er på vej mod station B, der har foretaget signalgivning for indkørsel for arbejds køretøjet (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).

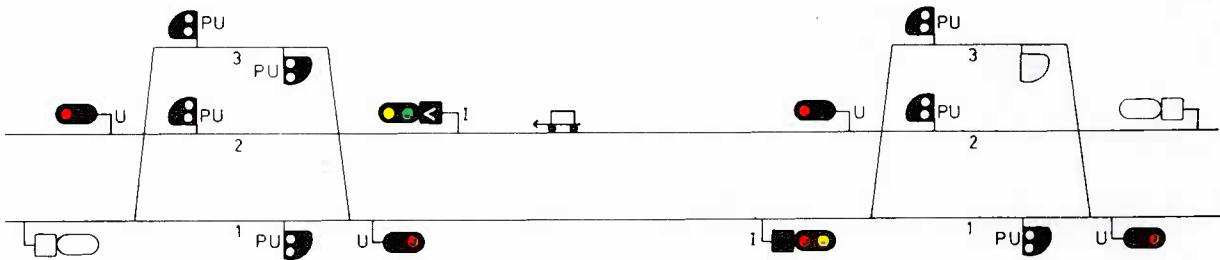


Arbejds køretøjet er ankommet til station B, og føreren har meldt kørslen afsluttet til stationen (jf 2.2.5.). Arbejds køretøjet er tilbagemeldt (jf 2.3.2.2.), og station A har foretaget signalgivning for udkørsel for et efterfølgende tog 1 (jf 2.3.7.).

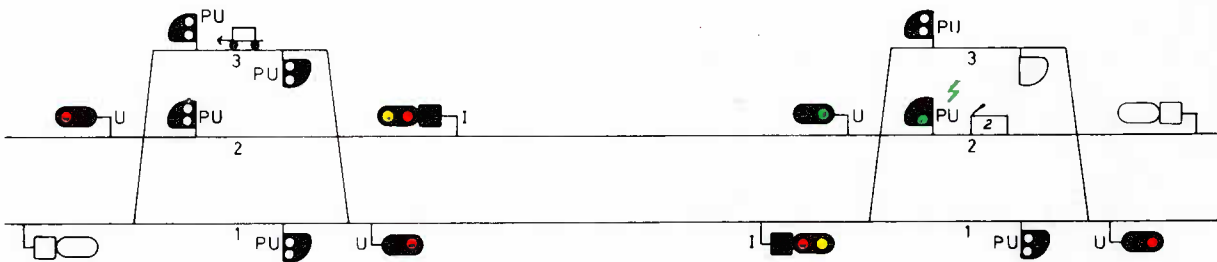
Arbejdskøretøj ad venstre spor i køreretningen A-B. Arbejdskøretøjet har fået tilladelse til at køre tilbage på fri bane. Kørslen afsluttes på station A.



Arbejdskøretøjet i spor 3 på station A har fået tilladelse til kørslen (jf 2.2.1.), herunder at passere PU på »forbikørsel forbudt« (jf 2.2.2. og 2.3.6.2.). Arbejdskøretøjet er afmeldt (jf 2.3.2.1.).

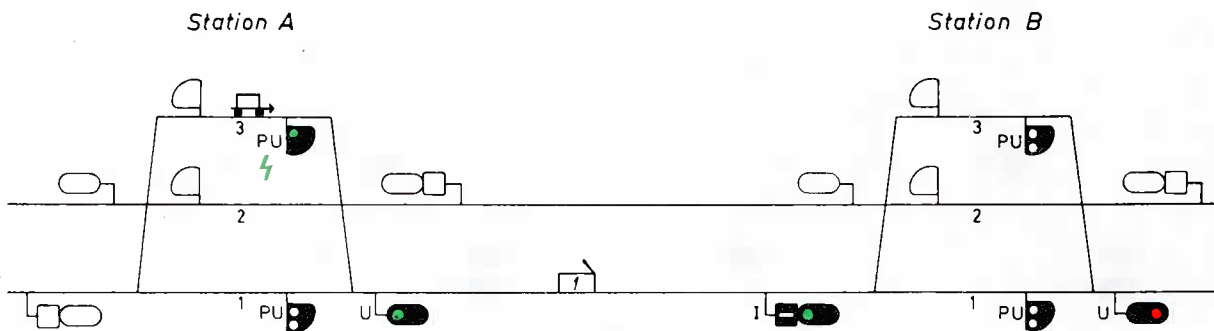


Arbejdskøretøjet har forladt station A og er på vej tilbage mod stationen (jf 2.2.3.), der har foretaget signalgivning for indkørsel for arbejdskøretøjet (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).

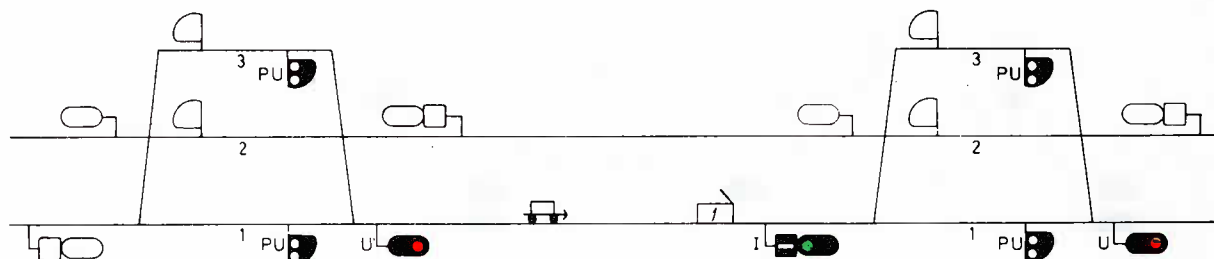


Arbejdskøretøjet er ankommet til station A, og føreren har meldt kørslen afsluttet til stationen (jf 2.2.5.). Arbejdskøretøjet er tilbagemeldt (jf 2.3.2.2.), og station B har foretaget signalgivning for udkørsel for tog 2 (jf 2.3.7.).

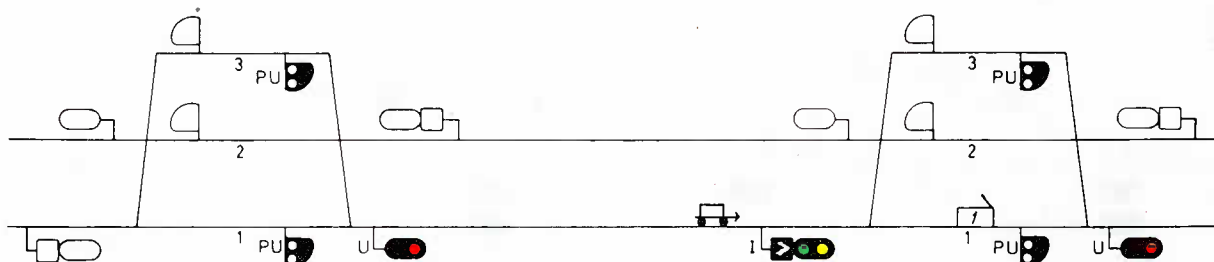
Arbejds køretøj ad højre spor i køreretningen A-B. Arbejds køretøjet, der ikke har fået tilladelse til at køre tilbage på fri bane, følger efter et forankørende plantog (eller særtog) i mindre afstand end stationsafstand. Kørslen afsluttes på station B.



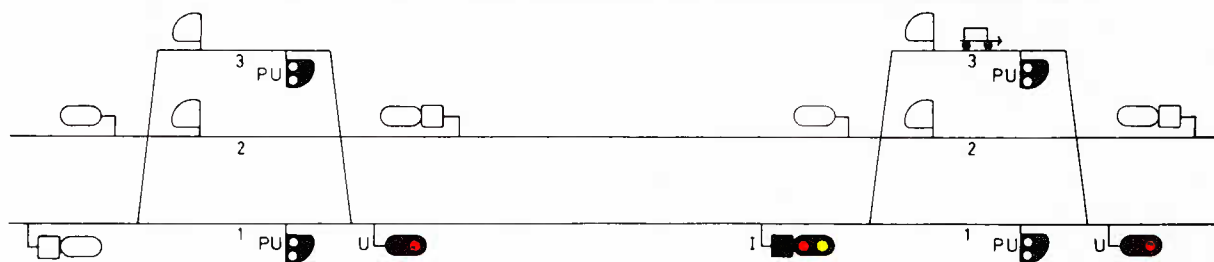
Arbejds køretøjet i spor 3 på station A har fået tilladelse til kørslen (jf 2.2.1.). Arbejds køretøjet er afmeldt (jf 2.3.2.1.). Signalgivning for udkørsel for arbejds køretøjet er foretaget (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.), og for tog 1 har station B foretaget signalgivning for indkørsel.



Arbejds køretøjet har forladt station A og holder sig mindst 200 m efter det forankørende tog 1 (jf 2.2.4.2.).

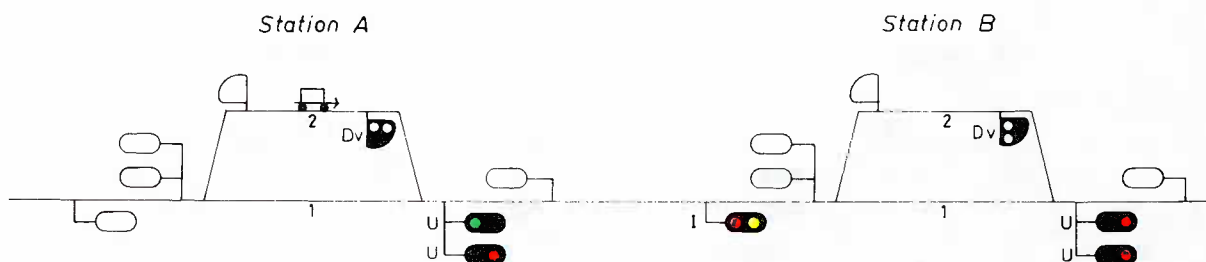


Det forankørende tog 1 ankommet til station B. Arbejds køretøjet nærmer sig station B, der har foretaget signalgivning for indkørsel for arbejds køretøjet til spor 3 (jf 2.3.6.1.).

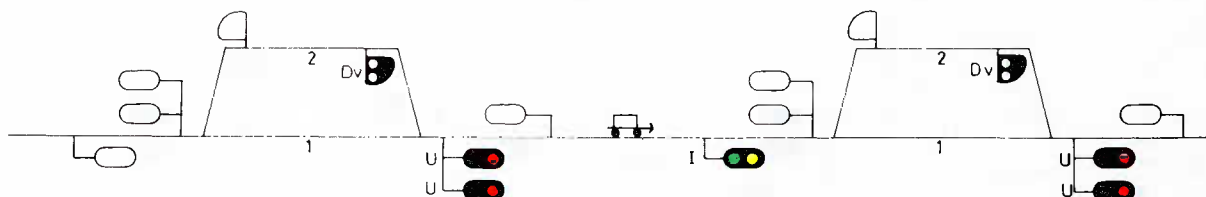


Arbejds køretøjet er ankommet til station B, og føreren har meldt kørslen afsluttet til stationen (jf 2.2.5.). Arbejds køretøjet er tilbagemeldt (jf 2.3.2.2.).

Arbejdskøretøj fra station A til station B på enkeltsporet bane. Arbejdskøretøjet har ikke fået tilladelse til at køre tilbage på fri bane. Kørslen afsluttes på station B.



Arbejdskøretøjet i spor 2 på station A har fået tilladelse til kørslen (jf 2.2.1.). På en ikke-fjernstyret strækning er arbejdskøretøjet afmeldt (jf 2.3.2.1.). Signalgivning for udkørsel for arbejdskøretøjet er foretaget (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).

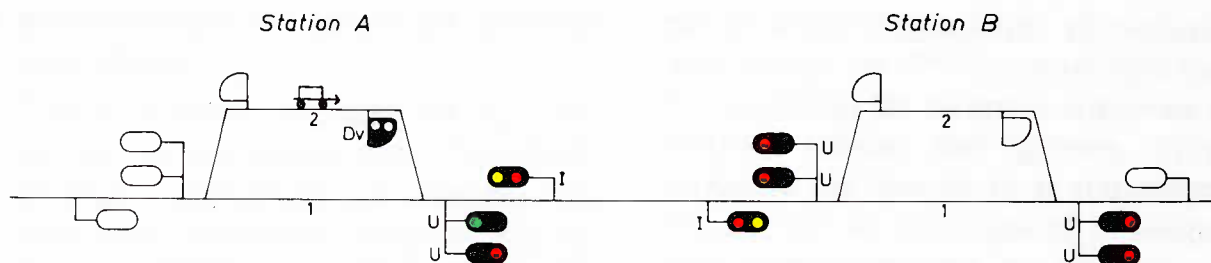


Arbejdskøretøjet har forladt station A og er på vej mod station B, der har foretaget signalgivning for indkørsel for arbejdskøretøjet (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).

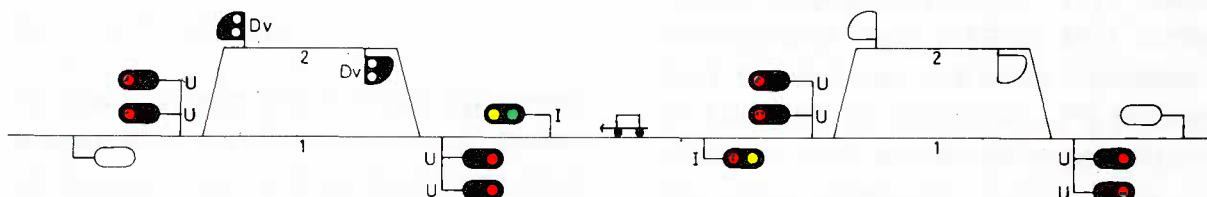


Arbejdskøretøjet er ankommet til station B, og føreren har meldt kørslen afsluttet til stationen, hhv FC (jf 2.2.5.). På en ikke-fjernstyret strækning er arbejdskøretøjet tilbagemeldt (jf 2.3.2.2.). Station A har foretaget signalgivning for udkørsel for et efterfølgende tog 1 (jf 2.3.7.).

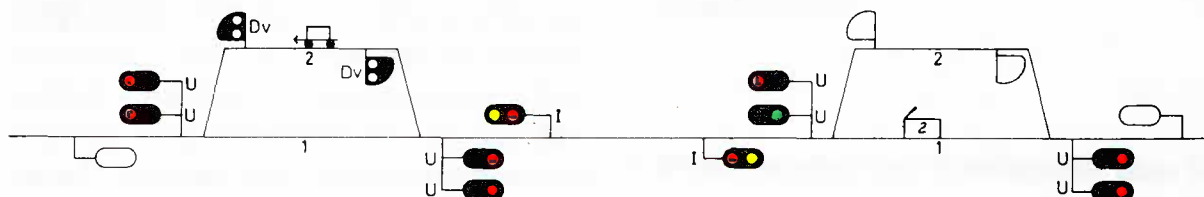
Arbejds køretøj fra station A mod station B på enkeltsporet bane. Arbejds køretøjet har fået tilladelse til at køre tilbage på fri bane. Kørslen afsluttes på station A.



Arbejds køretøjet i spor 2 på station A har fået tilladelse til kørslen (jf 2.2.1.). På en ikke-fjernstyret strækning er arbejds køretøjet afmeldt (jf 2.3.2.1.). Station A har foretaget signalgivning for udkørsel for arbejds køretøjet, da strækningen ikke er udstyret med strækningssporisolation (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).



Arbejds køretøjet har forladt station A og er på vej tilbage mod stationen (jf 2.2.3.), der har foretaget signalgivning for indkørsel for arbejds køretøjet (jf 2.2.2. og 2.3.6.1.).



Arbejds køretøjet er ankommet til station A, og føreren har meldt kørslen afsluttet til stationen, hhv FC (jf 2.2.5.). På en ikke-fjernstyret strækning er arbejds køretøjet tilbagemeldt (jf 2.3.2.2.). Station B har foretaget signalgivning for udkørsel for et efterfølgende tog 2 (jf 2.3.7.).

3. Bestemmelser om kørsel på førerens eget ansvar

Denne fremførelsesmåde må kun anvendes for arbejdskøretøjer, hvis bruttovægt – mandskab på arbejdskøretøjet ikke medregnet – højst er 250 kg, og hvis indretning er sådan, at det ledsagende personale uden anvendelse af hjælpemidler er i stand til at fjerne arbejdskøretøjet med eventuelt læs fra spor. Arbejdskøretøjet må ikke medføre påhængsvogn.

På fjernstyrede strækninger og strækninger med linieblokanlæg må kørsel på førerens eget ansvar ikke finde sted.

Fremførelsesmåden er stort set identisk med den i nugældende § 57, punkt B 1 (ubelæssede troljer og dræsiner af vægt under 700 kg) omtalte fremførelsesmåde. Som det fremgår af betegnelsen – på førerens eget ansvar – har føreren selv ansvaret for, at kørslen bliver afviklet på sikkerhedsmæssig forsvarlig måde og uden gene eller risiko for anden kørsel på sporet. Inden kørselens påbegyndelse skal føreren derfor indhente alle nødvendige oplysninger om toggangen m v på det pågældende spor, idet han udtrykkelig skal nævne, hvilken art af arbejdskøretøj det drejer sig om, samt at kørslen sker på førerens eget ansvar.

Det skal derfor fremhæves, at det er af største vigtighed, at stationerne afgiver

de forlangte oplysninger så nøjagtigt som muligt, da disse oplysninger danner grundlag for førerens afgørelse af, hvorvidt kørslen kan udføres. Oplysningerne må kun gives af stationspersonale, der er berettiget til at fungere som stationsbestyrer, og først efter at stationsbestyreren har været spurgt.

Som hovedregel gælder, at hovedsignalerne ingen betydning har for sådanne arbejdskøretøjer. Ved indkørselssignaler med telefon skal føreren dog standse og indhente tilladelse til at køre ind på stationen. På stationsområder skal perronudkørselssignaler og dværtsignaler respekteres. Et dværtsignal i stilling »forbikørsel forbudt« må således kun passeres, såfremt stationsbestyreren har givet tilladelse hertil.

4. Bestemmelser om fremførelse som tog

De nye bestemmelser giver mulighed for at lade motordrevne arbejdskøretøjer fremføre som tog, hvilket bl a vil sige, at arbejdskøretøjet skal føre kendingsignal, slutsignal og underretningssignal som i SIR foreskrevet for tog.

Anordning og fremførelse m v sker efter de for tog foreskrevne bestemmelser, idet der dog ses bort fra medgivelse af togfører.