

*H. A. G. Jensen  
Nyborg.*

DANSKE STATSBANER  
Generaldirektoratet

# SIKKERHEDSBESTEMMELSER

for

# TOGGANGENS AFVIKLING

på

den fjernstyrede strækning

# NYBORG H — MIDDELFART

København  
1961

Fordeles til:

Administrationskontorer o l

Samtlige stationer Nyborg H—Fredericia og Knarreborg—Assens

Tog- og lokomotivpersonalet efter behov

Bane- og signaltjenestens liniepersonale efter behov

For forhold, for hvilke der ikke er givet særlige forskrifter, gælder bestemmelserne i SR, SIR og RR.

Fjernstyringscentralen er placeret i Odense og betegnes FC.

Nyborg H, Odense og Middelfart stationer er overgangsstationer til den fjernstyrede strækning.

Hjulby, Ullerslev, Marslev, Holmstrup, Tommerup, Årup, Ejby og Kavslunde stationer er understationer.

Langeskov station er normalt holdested med sidespor, men kan etableres som togfølgestation med understationsdrift.

Bred, Gelsted og Nørre-Åby stationer er holdsteder med sidespor.

Render og Skalbjerger er trinbrætter.

**Ved telefonsamtaler om forhold vedrørende sikkerhedstjeneste skal der udvises særlig påpasselighed, og personalet skal gensidig sikre sig stilling og navn på vedkommende, der tales med.**

**Tilladelser, ordrer og underretninger fra FC til togførere og lokomotivførere m fl skal gentages af disse.**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
I Anlæg i forbindelse med fjernstyringsordningen .....	3
II Bestemmelser i tilslutning til SR .....	11
III Bestemmelser i tilslutning til RR .....	23
IV Kørsel for signal ad venstre spor .....	23
V Rangering på understationer .....	24
VI Særlige regler for toggangens afvikling under forstyrrelser i anlæggene m v .....	26
VII Særlige regler for holdsteder med sidespor .....	33
VIII Særlige regler for afvikling af toggangen på Assensbanen .....	36

## I. Anlæg i forbindelse med fjernstyringsordningen

Hovedprincippet i fjernstyringsordningen er, at Fjernstyrings-toggangen afvikles fra fjernstyringscentralen i ordningen Odense, og at understationerne normalt ikke medvirker ved den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen.

Fjernstyringsordningen omfatter strækningen Nyborg H—Middelfart, og den er i det væsentlige baseret på nedennævnte anlæg, der er beskrevet i det efterfølgende:

- Automatiske linieblokanlæg med dertil hørende signaler m v.
- Fjernstyringscentralen i signalposten på Odense station (FC).
- Sikringsanlæggene på understationer.
- Sikkerhedstelefoner.

Om afvikling af toggangen på Assensbanen, se afsnit VIII.

Nyborg H, Odense og Middelfart stationer er *ikke* fjernstyret, men disse stationers udkørselssignaler, der giver adgang til den fjernstyrede strækning, er i afhængighed af FC, således at de kun kan vise en kørtilladelse efter at være frigivet af FC.

I tilfælde af ændring i togfølgen e l på Odense station må fornøden aftale forud træffes mellem Odense station og FC.

**Automatiske  
linieblokanlæg  
med dertil  
hørende  
signaler m v**

### **a) Automatisk linieblokanlæg**

Strækningen Nyborg H—Middelfart er forsynet med automatiske linieblokanlæg. Hovedsignalerne, der alle er daglyssignaler, er indrettet således, at de også giver oplysning om næste hovedsignals stilling.

Hovedsignalerne er benævnt ved firecifrede kendingsnumre, der er anført på skilte ved de til signalerne hørende signaltelefoner og blokhytter.

*Understationernes signaler* kan enten automatisk eller manuelt stilles på „kør“ eller „kør igennem“, jf side 5—6. I modsætning til hovedsignalerne på fri bane og på holdstederne, jf nedenfor, er stationernes signaler altid tændt.

Udkørselssignalerne er ikke i afhængighed af sporskifterne i stationens udkørselsende, idet sporskifteafhængigheden er lagt på pågældende perronudkørselssignal.

Såfremt der er frit i det nærmeste efter en understation følgende blokafsnit, vil såvel standsende som gennemkørende tog normalt få signal „kør igennem“ fra indkørselssignalet. Indkørselssignalerne giver altså ikke oplysning om planmæssige standsninger, men sådanne standsninger må alene udledes af tjenestekøreplanen, henholdsvis særtogsanmeldelsen.

*Mellembloksignalerne* er indrettet således, at signalbegreberne „kør“ og „kør igennem“ normalt er slukket, men tændes automatisk, når et tog nærmer sig signalet. Derimod vises signal „stop“ altid, så længe det efterfølgende blokafsnit er besat.

Mellembloksignalerne nr 1153 og 2133 foran Lange-skov, nr 2487 foran Bred og nr 2576 foran Gelsted samt nr 1700 og 2676 foran Nørre-Åby er tillige dækningssignal på fri bane, jf afsnit VII.

### **b) Fjernstyringscentralen (FC)**

Fjernstyringscentralen er placeret i signalposten på Odense station. **Fjernstyringscentralen**

Fra fjernstyringsapparatet kan der ved elektriske impulser afgives „ordrer“, der resulterer i en manøvrering med den pågældende understations sporskifter, togveje og signaler. Ved hjælp af tableauer på apparatet kan det kontrolleres, om en ordre er blevet udført, ligesom det kan iagttages, hvorledes strækningen og stationerne er besat af tog m v.

Den, der har ansvaret for centralens betjening — **Fjernstyringslederen** — er stationsbestyrer for de understationer, der på det pågældende tidspunkt fjernstyres fra FC.

Toggangen på understationerne afvikles alt efter forholdene efter FC's bestemmelse ved en af følgende driftsformer: **Driftsformer**

#### **Automatisk drift (kun Nyborg—Odense):**

Fjernstyringsanlægget er af FC indstillet således, at understationens signaler stilles automatisk af tog, der nærmer sig stationen, såfremt betingelserne for at passere signalerne er til stede. Denne driftsform kan kun anvendes for tog ad gennemkørselssporene, og den kan etableres for hvert gennemkørselsspor for sig.

#### **Automatisk stationsdrift (kun Odense—Middelfart):**

Fjernstyringsanlægget er af FC indstillet således, at understationens signaler og togveje stilles automatisk af tog, der nærmer sig stationen, såfremt betingelserne

for at passere signalerne er til stede. Ved denne driftsform stilles der automatisk signal til de forud bestemte togveje på understationerne, herunder også ind- og udkørsel til og fra vigesporene.

#### **Automatisk gennemkørselsdrift (kun Odense—Middelfart):**

Denne driftsform, der benyttes i tilfælde, hvor automatisk stationsdrift ikke kan eller ikke må benyttes, bevirker, at understationens signaler stilles automatisk af tog, der nærmer sig stationen, såfremt betingelserne for at passere signalerne er til stede. Den kan kun anvendes for tog ad gennemkørselssporene og kan kun etableres for begge gennemkørselsspor på én gang.

#### **Manuel centraldrift:**

Togvejsindstilling og signalgivning på understationen foretages manuelt af FC for hvert enkelt tog, og FC kan i fornødent omfang frigive understationens sporskifter til betjening fra særlige betjeningsanordninger på understationen.

#### **Understationsdrift:**

Understationen er af FC koblet ud af fjernstyringen, og de til stationen hørende sporskifter og signaler betjenes fra understationens centralapparat under en *stedlig stationsbestyrers* ansvar. I tilfælde af uregelmæssigheder i toggangen skal stationsbestyreren dog holde fornøden kontakt med FC.

Kan understationsdrift ikke etableres fra FC ad elektrisk vej, kan denne driftsform etableres ved at indsætte og omdreje en yalenøgle i understationens centralapparat. Nøglen opbevares normalt plomberet på understationens centralapparat og må kun bruges efter ordre fra FC.

En understation må kun være indstillet til understationsdrift, når stationen er betjent af stationsbestyreruddannet personale.

#### **c) Sikringsanlæggene på understationer**

Sikringsanlæggene på understationerne er udformet som relæanlæg.

*Sporskifterne i forbindelser mellem hovedspor* er centralbetjente, og samtlige sporskifter i hovedspor er forsynet med sporskiftesignal.

Sporskifterne kan omstilles

- 1) fra FC i forbindelse med signalgivning, såfremt de indgår i pågældende togvej,
- 2) fra understationens centralapparat.
- 3) fra en betjeningskasse uden på stationsbygningen,
- 4) fra stedbetjeningskontakter ved pågældende sporskifter.

Sporskifterne kan – enten fra FC eller fra understationens centralapparat – frigives til betjening fra ovennævnte betjeningskasse eller til betjening fra stedbetjeningskontakter.

I betjeningskassen er der en sportavle, på hvilken trykknapper for sporskifternes betjening er anbragt. På tavlen findes endvidere tableauer, der ved lysende streger angiver sporskifternes stilling. Når et sporskifte skal omstilles, indtrykkes den knap, der er placeret i sporsignaturen svarende til den ønskede nye stilling. Tableauet for den hidtidige stilling vil da slukke, og tableauet for den nye vil blinke. Knappen kan derefter slippes, og når sporskifterne er i den nye stilling, skifter det blinkende tableau til fast lys.

Om sikring mod utidig omstilling af sporskifter, se afsnit V.

**Sikringsanlæggenes udformning**

**Sporforbindelser mellem hovedspor**

### Sporskifter i læsseporsforbindelser

*Sporskifterne i læsseporsforbindelser* er nøgleaflåsede, og hovednøglen er fastholdt i en elektromagnetisk nøglelås ved sporskiftet.

Nøglen kan frigives fra FC eller fra understationens centralapparat. Samtidig med frigivningen tændes en tableaulampe i den elektromagnetiske nøglelås, hvorefter hovednøglen kan omdrejes og udtages, når en på nøglelåsen anbragt knap indtrykkes.

Efter brugen skal hovednøglen påny indsættes og omdrejes i nøglelåsen.

### Stopknap

Uden på stationsbygningen på understationerne er der i et skab med glasrude anbragt en stopknap, hvorved stationens signaler f eks under en faresituation kan bringes på „stop“ enten efter åbning af skabet med kupénøgle eller efter knusning af glasruden i skabets låge.

### Håndsving for omstilling af sporskifter. Låsebolte

Til brug i tilfælde, hvor et sporskifte på grund af fejl ikke kan omstilles ad elektrisk vej, findes der i en holder i forannævnte skab et håndsving for omstilling af sporskifter. Håndsvinget må kun fjernes fra skabet efter tilladelse fra FC, henholdsvis fra den stedlige stationsbestyrer.

Der findes 2 forskellige typer sporskiftedrev, og håndsvinget er indrettet til brug ved begge typer, idet håndsvinget i den ene ende passer til den ene type og i den modsatte ende til den anden.

Sålænge håndsvinget er fjernet fra holderen, er alle understationens signaler spærret i stopstilling, og elektrisk omstilling af sporskifter kan ikke finde sted. Håndsvinget skal derfor *straks* efter benyttelsen sættes tilbage i holderen, og underretning skal gives til FC, når dette er sket.

Til brug ved aflåsning af sporskifter, der på grund af fejl skal aflåses med låsebolt og hængelås, er der

i skabet endvidere anbragt to transportable låsebolte. Til aflåsning dels af de ved visse sporskifter anbragte faste låsebolte dels af de nævnte transportable låsebolte findes der i skabet hængelåse med tilhørende nøgle.

Endelig findes i skabet en vejledning for brug af håndsving og låsebolte.

Såfremt det, jf afsnit VI, bliver pålagt en togfører at sikre et sporskifte med låsebolt og hængelås, vil FC samtidig meddele, hvorledes der skal forholdes med nøglerne til hængelåsene.

På understationerne er anbragt faste lysafgangssignaler, der for tog ad gennemkørselssporene normalt tændes automatisk af det indkørende tog. Om afgangssignal fra Langeskov, når denne station er *understation*, se afsnit VII, punkt B.

Ved brug af en trykknop på sportavlen kan stationens personale dog hindre den automatiske tænding eller slukke lysafgangssignalet, såfremt stationen af ekspeditions-mæssige grunde (f eks stor godsudveksling) ønsker at tilbageholde toget.

Ved perronovergangene på understationerne og holdstederne er opstillet anlæg, der ved lysende skilte i forbindelse med advisering fra højtalere advarer de rejsende mod at gå over sporet, når sådan overgang er forbundet med fare på grund af toggang.

Anlæggene virker normalt automatisk, men højtalerne er frakoblet, når stationen har understationsdrift.

Uanset nævnte varslingsanlæg skal signal „giv agt“ (signal nr 55) afgives efter bestemmelserne i SIR.

Højtalerne kan endvidere anvendes fra FC f eks til meddelelser til publikum.

### Faste lysafgangssignaler

### Varslingsanlæg

## Signal- telefoner

### d) Sikkerhedstelefoner

Ved alle hovedsignaler og i nærheden af perron-udkørselssignalerne i udkørselsenden samt uden på stationsbygningerne er anbragt signaltelefon.

Opkald fra telefonen ved indkørselssignalet foran Nyborg H, Odense og Middelfart går til vedkommende station.

Opkald fra telefonerne ved nedennævnte mellembloksignaler går til de anførte stationer:

Mellembloksignalerne for højre spor

Hjulby-Nyborg H	:	Nyborg H.
Marslev-Odense	}	: Odense.
Holmstrup-Odense		
Kavslunde-Middelfart	:	Middelfart.

Opkald fra øvrige signaltelefoner går til FC eller - ved understationsdrift - til den på opslag på telefonskabet anførte station.

Ved opkald kan FC, henholdsvis understationen, straks se, fra hvilken signaltelefon opkaldet sker.

Opkald fra en signaltelefon sker ved at løfte mikrotelefonen af gafflen. Efter endt samtale skal mikrotelefonen anbringes på gafflen og telefonskabets låge lukkes.

## Nødtelefoner

Ved understationernes indkørselssignaler, ved dækningssignalerne foran Langeskov, Bred, Gelsted og Nørre-Åby samt uden på stationsbygningerne findes endvidere *nødtelefon*, som kun har forbindelse til FC, og som *kun* må benyttes, såfremt forbindelse med FC ikke kan opnås trods gentagne opkald fra signaltelefonen samme sted. FC er ikke i stand til at se, fra hvilken af strækningens *nødtelefoner* der foretages opkald, hvorfor brugen af disse telefoner skal foregå med særlig agtpågivenhed, bl a med hensyn til stedangivelser, tognumre og lignende.

Nødtelefonernes klokke er ikke indkoblet, når lågen til skabet er lukket.

## II. Bestemmelser i tilslutning til SR

### Ad SR § 1

Understationerne Hjulby, Ullerslev, Marslev, Holmstrup, Tommerup, Årup, Ejby og Kavslunde virker uanset driftsformen altid som togfølgestationer.

Skalbjerg, Bred, Gelsted og Nørre-Åby er holdsteder.

Langeskov er holdsted, men vil dog ekstraordinært kunne etableres som togfølgestation med understationsdrift, jf afsnit VII.

Uanset at Langeskov, Bred, Gelsted og Nørre-Åby er holdsteder, vil der dog kunne foregå toggang på strækningssporene, medens et tog er anbragt på læssesporet.

### Ad SR § 3

Togføreren og lokomotivføreren skal altid medbringe nærværende bestemmelser under tjeneste på den fjernstyrede strækning.

### Ad SR § 5

På den fjernstyrede strækning sikres togfølgen af de automatiske linieblokanlæg, og der kan normalt være ét tog i hvert blokafsnit.

I følgende tilfælde må der dog på det pågældende spor kun være ét tog ad gangen mellem to nabotogfølgestationer:

Når et tog på grund af spærring af det ene strækningsspor befarer venstre spor.

Når der på grund af ganske særlige forhold, f eks større eller vedvarende forstyrrelser i de automatiske linieblokanlæg undtagelsesvis køres på af- og tilbagemelding mellem nabostationer, der er betjent af stationsbestyreruddannet personale.

**Togfølge-  
stationer og  
holdsteder**

**Personalets for-  
syning med  
reglementer m v**

**Togfølge**

Når det forankørende tog er et arbejdstog, et særligt arbejdstog eller et sneplovtog, må der ikke afsendes tog ad det pågældende spor, forinden der er modtaget melding om, at sporet er frit.

#### Ad SR § 6

**Bemærkning i telegrafjournalen om understationsdrift** Når der etableres understationsdrift på en station, skal bemærkning herom med angivelse af klokkeslet indføres i telegrafjournalen såvel på den pågældende understation som på FC. Tilsvarende bemærkning skal gøres, når understationsdriften ophører.

**Tavle om uregelmæssigheder** Bestemmelserne i SR § 6, pkt. 3, 2. stk. om anbringelse af opslag om uregelmæssigheder kommer til anvendelse såvel på FC som på de understationer, uregelmæssighederne vedrører.

#### Ad SR § 7

**Telegrafvagt** Bortset fra tidsrum, i hvilke der er etableret understationsdrift, holder understationerne ikke telegrafvagt af hensyn til toggangen.

#### Ad SR § 11

**Eftersyn af sporskifter** Den, der skal foretage sporskifteeftersyn, træffer aftale med FC om tidspunktet, hvorefter FC i fornødent omfang frigiver sporskifterne til stedbetjening. Når eftersynet har fundet sted, underrettes FC, der foretager notat herom i telegrafjournalen.

Viser der sig ved eftersynet sådanne fejl eller forstyrrelser, at centralsikringen skal aflyses, påhviler det FC at foretage det i denne anledning fornødne, herunder at tilkalde signaltjenestens personale.

#### Ad SR § 12

**Aftale om arbejdets udførelse** Om arbejder af den i SR § 12, pkt. 1, nævnte art, der berører spor-, signal- eller sikringsanlæg på under-

stationer, må der i hvert enkelt tilfælde af arbejdslederen forud træffes aftale med FC, der herefter sørger for fornøden underretning af understationen samt for, at der etableres understationsdrift på den pågældende station i det omfang, det er nødvendigt.

Såfremt understationsdrift etableres, forholdes som anført i SR § 12, og den stedlige stationsbestyrer orienterer FC om arbejdets forløb.

Arbejdslederen underretter FC – henholdsvis den stedlige stationsbestyrer – umiddelbart før arbejdet påbegyndes, samt når det er afsluttet.

Enhver forstyrrelse eller fejl i stations- eller strækningssikringsanlæg m v skal straks anmeldes for FC, der foretager det videre fornødne.

**Forstyrrelse i sikringsanlæggene**

#### Ad SR §§ 13 og 15

I den tid, en understation er betjent, skal stationens personale — uanset driftsformen — i fornødent omfang foretage eftersyn af stationsområdet samt iagttage, at bestemmelserne i SR § 15 om sikring af vogne overholdes. Eftersynet skal bl a foretages, forinden personalet forlader stationen ved tjenestetidens ophør, og det skal da omfatte kontrol af, at de på stationsbygningen anbragte telefon- og betjeningskabe er aflåset.

Ved tjenestens fratræden anføres i telegrafjournalen, at eftersynet er foretaget.

**Eftersyn af stationsområdet**

#### Ad SR § 23

Der må ikke medgives skydelokomotiv ud over rangergrænsemærket.

**Anvendelse af skydelokomotiv**

#### Ad SR § 25

Opstår der på den fjernstyrede strækning forhold, der gør det nødvendigt at foretage en hastighedsnedsættelse uden varsel, underrettes FC straks.

**Midlertidige hastighedsnedsættelser**

FC underretter trafikinspektøren og sørger for, at hvert enkelt togs lokomotivfører og eventuelt togfører underrettes om forholdet, indtil der af trafikinspektøren er truffet en anden ordning.

#### Ad SR § 26

**Af- og tilbage-  
melding af tog** Af- og tilbagemelding finder normalt ikke sted. Såfremt linieblokanlægget eller fjernstyringsanlægget kommer i uorden på en sådan måde, at FC ikke kan følge eller ikke kan styre togenes kørsel på den fjernstyrede strækning, skal der efter FC's bestemmelse snarest indføres understationsdrift og foretages af- og tilbagemelding over den strækning uordenen vedrører.

**Førelse af  
togjournal** På understationerne føres kun togjournal, når stationen har understationsdrift.

I FC registrerer en togtidsskriver automatisk toggangen over den fjernstyrede strækning.

#### Ad SR § 27

**Fribaneordre** Bestemmelserne om fribaneordre kommer ikke til anvendelse på den fjernstyrede strækning.

#### Ad SR § 28

**Togvejs-  
eftersyn** Bestemmelserne om togvejs eftersyn kommer på understationer kun til anvendelse, når stationen har understationsdrift.

#### Ad SR § 30

**Ind- og udran-  
gering. Telefo-  
nisk ind- og ud-  
kørselstilladelse** Om togenes kørsel ind på og ud fra understationer under forhold, hvor normal signalgivning ikke er mulig, henvises til afsnit VI.

#### Ad SR § 32

**Samtidig  
ankomst eller  
afgang af tog.  
Sikring af** For at muliggøre samtidig ekspedition af tog er der etableret varslingsanlæg til sikring af de rejsendes færdsel over sporene på understationerne og holdstederne, jf. side 9.

**de rejsendes  
færdsel** Togpersonalet for personbefordrende standsende tog skal dog, hvor toget ikke kører på sporet nærmest ho-

vedbygningen, være opmærksom på, om tog varsles, og i givet fald advare de rejsende i det omfang, det er muligt.

#### Ad SR § 33

Når et ikke-personførende tog intet arbejde har på en understation eller et holdsted, kan FC give tilladelse til, at standsningen bortfalder. FC underretter togføreren og lokomotivføreren.

**Togenes  
standsning på  
jernstyrede  
stationer**

Om kørsel med ikke-personførende tog indtil 30 min. før køreplansmæssig tid i tiden fra kl. 18.00 til kl. 6.00 træffer pågældende station aftale med FC, der sørger for fornøden underretning af stationer.

**Særlige regler  
for togenes  
afgangstider**

Såfremt der ikke er stedlig stationsbestyrer på stationen, træffes aftale om nævnte kørsel mellem togføreren og FC.

I øvrigt finder underretning af tog- og lokomotivføreren ikke sted.

Anmeldelser om arbejder på den fjernstyrede strækning i tiden fra kl. 18.00 til kl. 6.00 skal ske til FC, der sørger for fornøden underretning af stationer m. v.

**Anmeldelse om  
arbejder mellem  
kl. 18,00 og  
kl. 6,00**

#### Ad SR § 34

Særtog skal kun anmeldes for understationerne og holdstederne i det omfang, det har betydning for disse af hensyn til togets ekspedition m. m.

**Særtog**

Understationerne underrettes i alle tilfælde af FC om særtog, der skal løbe inden for tidsrum, i hvilke den pågældende station har understationsdrift.

Andre tog underrettes ikke om de ved særtogsanmeldelsen fastsatte overhalinger og togpasseringer.

**Underretning  
af andre tog**



**Underretning af bane- og signaltjenestens liniepersonale** Bane- og signaltjenestens liniepersonale skal ved henvendelse til FC selv skaffe sig fornøden oplysning om tillyste særtog.  
Bestemmelserne i SR § 34, pkt. 6, om underretning af det pågældende personale kommer ikke til anvendelse.

#### Ad SR §§ 35 og 36

**Arbejdstog og særlige arbejdstog. Anmeldelse og underretning m v** Om anmeldelse, underretning af andre tog og underretning af bane- og signaltjenestens liniepersonale gælder tilsvarende bestemmelser som anført foran for særtog.

**Togfølge** Se „Ad SR § 5“, side 11.

**Liniebloksignalerens betydning** Se „Ad SR § 39“, side 17.

**Melding om at strækningssporet er frit** Så snart et arbejdstog er ankommet til en togfølgestation — henholdsvis til et holdsted, hvor det skal passeres af et andet tog — skal togføreren give melding om, hvorvidt det strækningsspor, toget har befaret, er frit. Meldingen gives til FC, henholdsvis til den stedlige stationsbestyrer, der underretter FC.

#### Ad SR § 37

**Sneplovtog** Om anmeldelse, underretning af bane- og signaltjenestens liniepersonale og underretning af andre tog gælder tilsvarende bestemmelser som foran anført for særtog, alt for så vidt der ikke af distriktschefen, trafikinspektøren, snetrækningslederen eller FC gives særlige direktiver.

**Togfølge** Se „Ad SR § 5“, side 11.

**Liniebloksignalerens betydning** Se „Ad SR § 39“, side 17.

#### Ad SR § 38

Anmodning om hjælp til et nedbrudt tog vil normalt indgå til FC, der sørger for tilkaldelse af hjælpe-tog, jf „Ad SR § 52“, side 20. Såfremt anmodningen indgår til en station, underretter denne omgående FC.

**Hjælpetog**

#### Ad SR § 39

Som hovedregel gælder, at liniebloksignalerne skal benyttes for og respekteres af alle tog.

**Liniebloksignalerens betydning for visse togarter**

Fra denne regel gælder følgende undtagelser:

*Særlige arbejdstog og sneplovtog*, der, efter at have passeret et mellembloksignal i en kørstilling, har behov for at bevæge sig flere gange forbi dette, kan *efter tilladelse fra FC* under sådan frem- og tilbagekørsel uden videre passere *det pågældende signal*, selv om dette viser „stop“.

*Hjælpetog på det banestykke, hvor hjælpen skal ydes*, kan *efter tilladelse fra FC* passere eventuelle mellembloksignaler, der viser „stop“.

For tog, der — efter tilladelse hertil er indhentet hos FC — føres tilbage, har mellembloksignalerne ingen betydning.

#### Ad SR § 40

Meldinger til understationerne og betjente holdsteder om forsinkelser skal kun gives for planmæssigt standsende tog.

**Meldinger om forsinkelser**

#### Ad SR §§ 42 og 43

FC træffer afgørelse om eventuelle ændringer i togfølgen på den del af strækningen, der på det pågældende tidspunkt er fjernstyret. I øvrigt træffer stationerne Nyborg H, Odense og Middelfart samt stationer med understationsdrift aftale med FC om eventuelle ændringer i togfølgen mellem Nyborg H og Middelfart, men underretter ikke andre stationer herom.

**Ændring i togfølgen og underretning herom**

Underretning om ændringer i togfølgen gives i hvert enkelt tilfælde af FC til de stationer på strækningen Nyborg H—Middelfart, for hvilke underretningen har betydning. For Odense stations vedkommende giver FC underretningen til lederen af kommandoposten, der derefter foretager det videre fornødne.

Togene underrettes *ikke* om ændringer i togfølgen.

Ved ændringer i togfølgen, der også berører strækningen Middelfart—Fredericia, forholdes således:

**a) Tog i retning Fredericia—Nyborg H**

Fredericia station underretter Middelfart station på sædvanlig måde, hvorefter Middelfart aftaler nærmere med FC om togfølgen på den fjernstyrede strækning, jf. foran.

**b) Tog i retningen Nyborg H—Fredericia**

Når Middelfart modtager underretning fra FC om ændringer i togfølgen på den fjernstyrede strækning, foranlediger stationen togfølgen Middelfart—Fredericia ændret efter bestemmelserne i SR §§ 42 og 43.

**Ad SR § 44**

**Underretning om aflysning af tog**

Meddelelse om aflysning af tog gives til understationerne og holdstederne kun i det omfang, det har betydning for disse at være underrettet om aflysningen.

Underretning om aflysning gives ikke til tog, der skulle have været overhalet af det aflyste tog, ligesom bane- og signaltjenestens liniepersonale heller ikke underrettes.

**Ad SR § 45**

**Aflysning af den regelmæssige drift**

Når den regelmæssige drift aflyses, sørger FC for, at understationerne og holdstederne underrettes herom. Tilsvarende gælder, når regelmæssig drift genoptages.

Bane- og signaltjenestens liniepersonale må selv hos FC skaffe sig oplysning om eventuelt tillyste tog.

**Ad SR § 47**

Når spærring af det ene spor på den fjernstyrede strækning skal etableres, bekendtgøres spærringen gennem La eller ved trafikinspektørens foranstaltning.

Må spærringen foranlediges uden varsel, påhviler det den, der modtager meddelelse om, at det ene spor er ufarbart, omgående at underrette FC.

FC sørger herefter for den videre fornødne underretning af alle vedkommende i henhold til SR § 47, indtil nærmere foreligger fra trafikinspektøren.

FC sørger endvidere for, at signaler, der giver adgang til det spærrede spor, holdes på „stop“.

Arbejder på det spærrede spor må først påbegyndes, efter at arbejdslederen har underrettet FC samt sikret sig, at spærringen er bekendtgjort efter foranstående regler.

Under spærring af det ene spor afvikles toggangen i begge køreretninger ad det farbare spor.

De understationer, mellem hvilke venstresporkørsel skal foregå, skal så vidt muligt være betjent af stedlig stationsbestyrer, og kørslen skal foregå efter bestemmelserne i SR § 47, idet udstedelse af fribaneordre dog ikke finder sted. Om tilladelse til at passere signaler for venstre spor, se afsnit IV.

Selv om stationsbestyrer ikke kan skaffes til tjeneste på en eller flere af de understationer, der berøres af venstresporkørslen, kan kørslen dog foregå efter bestemmelserne i SR § 47, der skal iagttages i den udstrækning, de kan finde anvendelse. Foreskrevne telegrammer, der i henhold til SR skulle udveksles med en station, gives til, henholdsvis fra, FC, når pågældende station ikke er betjent af stedlig stationsbestyrer.

Tog, for hvilke det farbare spor er venstre spor, ud rangeres til, henholdsvis indrangeres fra, venstre spor — eventuelt af togføreren.

**Underretning m v om spærring af det ene spor**

**Arbejder på det spærrede spor**

**Afvikling af toggangen**

Ved holdsteder med sidespor rangeres forbi farepunkterne, d v s modgående sporskifter i hovedsporet.

Forinden tog ud-, ind- eller forbirangeres, skal tilladelse hertil være modtaget fra stedlig stationsbestyrer på pågældende station eller fra FC.

Kørsel forbi et signal, der viser „stop“ eller „forbikørsel forbudt“, eller er slukket, må kun finde sted, såfremt udtrykkelig tilladelse hertil er modtaget fra en stedlig stationsbestyrer eller fra FC. Tilladelsen må eventuelt søges opnået gennem nærmeste telefon.

Såfremt der ikke er stedlig stationsbestyrer på den station, hvorfra venstresporkørslen påbegyndes, påhviler det FC at underrette tog- og lokomotivføreren for tog ad venstre spor om eventuelle hastighedsnedsættelser, der er opstået efter La's trykning.

#### Ad SR § 48

**Linieblokanlæg- get ude af brug eller i uorden eller i uorden** Når de automatiske linieblokanlæg er ude af brug eller i uorden afvikles toggangen efter bestemmelserne i afsnit VI.

#### Ad SR § 51

**Dækning af tog, der ekstraordinært standser på fri bane** Når et tog ekstraordinært standser på fri bane og ikke vil kunne videreføres inden for et tidsrum af 10 minutter, skal togføreren søge forbindelse med FC eller med en station med stedlig stationsbestyrer, der herefter skal sørge for dækning af toget.

Såfremt det ikke *straks* kan fastslås, at nabosporet er frit, skal togets personale omgående dække dette spor efter reglerne i SR.

Tog må ikke føres tilbage uden tilladelse hertil fra FC eller fra en station med stedlig stationsbestyrer.

#### Ad SR § 52

**Forlangende om hjælp** Uanset om et nedbrud sker på den fri bane eller på en understation, skal togføreren for det nedbrudte

tog i alle tilfælde sætte sig i forbindelse med FC — eventuelt gennem stationsbestyreruddannet personale på en understation — og forlange hjælp hos denne.

FC sørger herefter for den fornødne hjælp, leder hjælpetogets kørsel til det nedbrudte tog og tager sig i øvrigt af de forhold, som i henhold til SR normalt skal iagttages af stationsbestyreren på en togfølgestation, hvortil forlangende om hjælp indgår.

Såfremt der er understationsdrift på den station, hvorfra hjælpetoget skal ind på det banestykke, på hvilket det nedbrudte tog befinder sig, skal stationsbestyreren underrette hjælpetoget herom samt i øvrigt iagttage bestemmelserne i SR § 52, pkt. 5.

Forinden det nedbrudte tog videreføres eller føres tilbage af hjælpemaskinen, træffer togføreren nærmere aftale om kørslen med FC — eventuelt gennem stationsbestyreruddannet personale på en understation.

Tilsvarende gælder, såfremt toget ved egen hjælp bliver i stand til at genoptage kørslen.

#### Ad SR § 53

#### Ad SR § 55

#### Ad SR § 56

Om disse forhold skal der hurtigst muligt gives FC fornøden underretning.

**Beskadigede og efterladte vogne**

**Sprængning af tog**

**Løse vogne**

#### Ad SR § 57

Forinden dræsiner, troljer og vogne bringes ind på banen, skal føreren indhente tilladelse hertil fra FC — eventuelt gennem stationsbestyreruddannet personale på den pågældende station.

Fjernes køretøjet fra sporet på fri bane eller på en station, skal føreren snarest give melding herom til FC,

**Almindelige bestemmelser for kørsel med dræsiner, troljer og vogne**

og køretøjet må da ikke bringes på spor igen, før FC's tilladelse hertil er indhentet.

Forinden kørslen påbegyndes, skal der være truffet aftale med FC, der i fornødent omfang underretter Nyborg H, Odense og Middelfart samt eventuelle stationer med understationsdrift. Når FC har givet føreren tilladelse til at befare et banestykke, må der ikke inkluderes tog på det pågældende spor på banestykket, før FC fra føreren har modtaget melding om, at køretøjet er ankommet til en station eller er fjernet fra sporet på fri bane. Når køretøjet er ankommet til en station, skal føreren derfor snarest afgive melding herom til FC, medmindre anden aftale udtrykkelig er truffet med FC, f. eks. om kørsel over mere end ét banestykke uden melding fra hver station om ankomst.

Føreren skal drage omsorg for, at kørslen afsluttes, og at melding derom afgives så betids, at tog, der skal befare det pågældende spor, ikke forsinkes.

**Sporbenyttelse** Køretøjerne kan føres enten ad højre eller ad venstre spor efter FC's afgørelse.

**Forhold til signalerne** Ved kørsel ad højre spor skal køretøjerne respektere alle signaler. Kørsel forbi et signal må kun finde sted, såfremt signalet viser „kør“ eller „kør igennem“, eller såfremt FC har givet føreren særlig tilladelse til at passere signalet.

**Forhold til tog** Bestemmelserne i SR § 57, afsnit A, punkt 5, kommer ikke til anvendelse, og draisiner m. v. må ikke følge efter tog i mindre afstand end blokafstand.

### III. Bestemmelser i tilslutning til RR

Rangering ud over rangergrænsemærket må kun finde sted efter tilladelse fra FC. På stationer med stedlig stationsbestyrer underretter denne skriftligt rangerlederen og lokomotivføreren, når tilladelsen foreligger. På stationer uden stedlig stationsbestyrer underretter togføreren skriftligt lokomotivføreren, når FC telefonisk har givet tilladelse til sådan rangering. FC skal snarest underrettes, når rangeringen ud over rangergrænsemærket er tilendebragt.

### IV. Kørsel for signal ad venstre spor

Der vil på et senere tidspunkt blive etableret mulighed for kørsel for signal ad venstre spor i tilfælde, hvor det ene strækningsspor er spærret, og udsendt instruktion herom. De signaler, der skal sikre en sådan venstresporkørsel, er daglyssignaler med samme baggrund som perronudkørselssignaler og dværgsignaler, og de er eller vil snarest blive opstillet. For at personalet kan vænne sig til signalernes placering, vil signalerne være tændt, men de vil foreløbig kun kunne vise „forbikørsel forbudt“.

Tog, der skal befare venstre spor, skal derfor — indtil ordningen med venstresporkørsel for signal er sat i kraft — have skriftlig eller telefonisk tilladelse til at passere de nævnte signaler. Den skriftlige tilladelse gives på formular nr S 101, hvori der foretages fornøden ændring af teksten. Den skriftlige forbikørseltilladelse skal gælde samtlige venstresporsignaler indtil næste togfølgestation, og det skal på tilladelsen udtrykkelig anføres, at toget skal standse foran venstresporsignalet foran næste togfølgestation og derfra rangeres ind på stationen. Såfremt den togfølgestation, hvorfra venstresporkørslen *indledes*, ikke er betjent ved stedlig stationsbestyrer, skal toget standse foran venstresporsignalerne, og herfra skal lokomotivføreren ved opringing til FC indhente telefonisk forbikørseltilladelse.

## V. Rangering på understationer

(Om rangering på holdstederne, se afsnit VII.)

### Rangering

Forinden rangeringen på en understation påbegyndes, skal *togføreren*, såfremt perronudkørselssignalerne ikke viser „signalet annulleret“, indhente tilladelse til rangeringen fra FC, der frigiver sporskifterne, hvorved perronudkørselssignalerne samtidig ændres til „signalet annulleret“. Rangerlederen sørger herefter for sporskifternes indstilling.

*Togføreren* har ansvaret for, at de færdigrangerede vogne er hensat på læssespor inden for frispormærkerne og er afbremsset eller afstoppet, og for, at sporskifterne til læssesporforbindelser efter endt rangering er retstillet i normalstillingen (til frit hovedspor), samt at hovednøglerne er indsat og omdrejet i de elektromagnetiske nøglelåse.

Der må ikke hensættes vogne i bagsporene for enderne af vigesporet.

Når rangeringen er tilendebragt, giver *togføreren* melding herom til FC.

Færdigmeldingen er samtidig en garanti for, at *togføreren* har iagttaget ovennævnte forskrifter vedrørende rangeringens afslutning m v.

Såfremt den pågældende station har understationsdrift, skal den stedlige stationsbestyrer snarest efter togets ankomst underrette *togføreren* herom, og der forholdes herefter i overensstemmelse med det i RR anførte om rangering på stationer, hvor ledelsen af rangeringen påhviler *togføreren*.

De centralbetjente sporskifter er også under stedbetyning samt ved betjening fra betjeningskassen uden på stationsbygningen sikret mod utidig omstilling. Sporskifterne kan derfor ikke skiftes, såfremt sporisolationer i eller ved pågældende sporskifter er besat.

**Sikring mod utidig omstilling af centralbetjente sporskifter**

Kan et sporskifte ikke omstilles som følge af *worden i sporisolationerne*, kan omstilling med FC's tilladelse ske under anvendelse af den på sportavlen i betjeningskassen ud for pågældende sporskifte anbragte blå overstopningsknap, der da indtrykkes samtidig med knappen for sporskifteomstilling.

**Overstopningsknap**

Forinden overstopningsknappen må benyttes, skal der være sikkerhed for, at sporisolationen ikke er besat, samt for, at rangerbevægelser i retning mod sporskiftet ikke vil finde sted, sålænge dette er under omstilling, idet brugen af overstopningsknappen ophæver sikringen mod utidig omstilling af sporskiftet.

## VI. Særlige regler for toggangens afvikling under forstyrrelser i anlæggene m v

I efterfølgende afsnit er givet forskrifter og retningslinier for, hvorledes der skal forholdes i tilfælde af forstyrrelser i stations- og strækningssikringsanlæg m v, men i øvrigt må FC i hvert enkelt tilfælde — under hensyntagen til foreliggende instruktion og i overensstemmelse med eventuelle direktiver fra togledelsen — sørge for, at trafikken afvikles sikkerhedsmæssigt forsvarligt og så hensigtsmæssigt som muligt.

I tilfælde af forstyrrelser og lignende skal tog- og lokomotivpersonalet derfor altid snarest søge forbindelse med FC og hos denne få anvisning på, hvorledes der skal forholdes. Kan tog- og lokomotivpersonalet undtagelsesvis ikke få forbindelse med FC — eller taler forholdene i øvrigt herfor — søges forbindelse med det stedlige stationspersonale, der i størst muligt omfang skal være tog- og lokomotivpersonalet behjælpeligt.

### Kørsel forbi et signal, der ikke kan vise »kør« eller »kør igennem«

#### A. Signal »Stop og ryk frem« kan anvendes

Indkobling af signal „stop og ryk frem“

Når et signal ikke kan vise „kør“ eller „kør igennem“, skal signal „stop og ryk frem“ så vidt muligt anvendes.

Når der gives telefonisk eller skriftlig tilladelse til kørsel forbi et *udkørselssignal* eller et *mellembloksignal*, skal signal „stop og ryk frem“ samtidig indkobles for pågældende spor og banestykke.

Årsagen til brug af „stop og ryk frem“ samt det tidsrum, i hvilket nævnte signalgivning anvendes, skal noteres i fejljournalen på FC til hvem melding derfor i

givet fald må gives af en understation, der indkobler „stop og ryk frem“.

Så længe signal „stop og ryk frem“ er indkoblet for et udkørselssignal eller et mellembloksignal, skal den, der har foretaget indkoblingen, ved forespørgsel til lokomotivføreren for standsende tog skaffe sig oplyst, hvorvidt togene har fået signal „kør“ eller „kør igennem“ såvel fra udkørselssignalet mod pågældende banestykke som fra samtlige mellembloksignaler. Så snart dette har været tilfældet for ét tog, udkobles signal „stop og ryk frem“.

For togenes fremførelse for signal „stop og ryk frem“ gælder reglerne i SIR med følgende tilføjelse:

„Stop og ryk frem“ fra et *indkørselssignal* tilkendegiver endvidere,

- at togvejen ikke kan påregnes at være fri og ubesat,
- at det på side 9 nævnte varslingsanlæg ikke kan påregnes at virke, og
- at lokomotivføreren under togets indkørsel i øvrigt skal være forberedt på at standse foran enhver hindring.

#### B. Signal »stop og ryk frem« kan ikke anvendes

##### 1) Indkørselssignaler på understationer

Straks efter at toget er bragt til standsning foran en understation, hvis indkørselssignal viser „stop“ eller er slukket, skal lokomotivføreren foretage opkald fra telefonen ved signalet, jf side 10.

Når forbindelse opnås med FC, henholdsvis med pågældende station, afgiver lokomotivføreren følgende melding:

**Forespørgsel om signalernes stilling**

**Togenes fremførelse for »stop og ryk frem«**

„Lokomotivfører ..... (navn) her.  
Tog ..... holder for „stop“ ved .....  
(signalet) på ..... station.“

Har stationen understationsdrift, forholder den sig som angivet i SR og SIR.

Er stationen fjernstyret, og er årsagen til det manglende kørsignal ikke umiddelbart givet, afprøver FC stationsområdets sikkerhedstilstand ved hjælp af fjernstyringsanlægget, hvorefter der forholdes således:

a) *Kontrol med sporskifternes stilling er til stede:*

FC giver lokomotivføreren telefonisk tilladelse til at køre *forsigtigt* ind på stationen forberedt på at standse foran enhver hindring, idet der f eks ikke haves sikkerhed for, at sporet er ubesat.

b) *Kontrol med sporskifternes stilling er ikke til stede:*

FC kalder togføreren til telefonen og underretter ham om, at der ikke kan stilles signal, samt eventuelt om årsagen hertil. Togføreren vil herefter af FC få meddelelse om, hvorledes der skal forholdes, idet togføreren kan komme til at medvirke ved følgende:

- undersøge sporskifter,
- omstille sporskifter ved hjælp af stedbetjeningskontakter,
- aflåse modgående sporskifter med låsebolt og hængelås,
- stille sporskifter i endestilling ved hjælp af det på side 8 omtalte håndsving, der er anbragt i skabet på stationsbygningen,
- indrangere toget under særlig agtpågivenhed ved passage af sporskifter.

## 2) Perronudkørselssignaler på understationer

Hvis perronudkørselssignalet ikke viser „kør“, „kør igennem“ eller „stop og ryk frem“, vil lysafgangssignalet forblive slukket.

Når et tog ikke får signal „afgang“ til den ventede tid, skal togføreren, såfremt stationen er fjernstyret, sætte sig i forbindelse med FC, og såfremt det manglende afgangssignal skyldes, at perronudkørselssignalet ikke kan vise en kørtilladelse (herunder „stop og ryk frem“) underretter FC togføreren om dette samt eventuelt om årsagen hertil.

FC afprøver herefter stationsområdet ved hjælp af fjernstyringsanlægget, hvorefter der forholdes således:

a) *Kontrol med sporskifternes stilling er til stede:*

FC giver togføreren telefonisk udkørselstilladelse samt telefonisk afgangordre. Såfremt udkørselssignalet viser „stop“, skal tilladelsen også gælde kørsel forbi dette signal.

Togføreren underretter lokomotivføreren, der under kørslen ud af stationen og — såfremt udkørselssignalet ikke viser „kør“ eller „kør igennem“ — tillige under den videre kørsel indtil næste hovedsignal skal være forberedt på at standse foran enhver hindring, idet der f eks ikke haves sikkerhed for, at sporet er ubesat. FC skal udtrykkeligt underrette togføreren herom med ordre til at give meddelelsen videre til lokomotivføreren.

b) *Kontrol med sporskifternes stilling er ikke til stede:*

Togføreren vil af FC få meddelelse om, hvorledes der skal forholdes, idet togføreren kan komme til at medvirke ved følgende:

- undersøge sporskifter,
- omstille sporskifter ved hjælp af stedbetjeningskontakter,
- aflåse modgående sporskifter med låsebolt og hængelås,
- stille sporskifter i endestilling ved hjælp af det på side 8 omtalte håndsving, der er anbragt i skabet på stationsbygningen,
- rangere toget forsigtigt over nærmere af FC angivne sporskifter. I forbindelse med tilladelse til en sådan rangering skal FC underrette togføreren om, hvorledes der skal forholdes, efter at toget har passeret sporskifteområdet. Togføreren underretter lokomotivføreren om den modtagne forholdsordre.

### 3) Udkørselssignaler på understationer

Har der fra perronudkørselssignalet været vist signal „kør“ eller „stop og ryk frem“, skal der ved udkørselssignalet forholdes som angivet i efterfølgende afsnit 4) „Mellembloksignaler, som ikke tillige er dækningsignal på fri bane“.

Er der givet toget telefonisk udkørselstilladelse forbi et perronudkørselssignal, gælder denne tilladelse tillige til kørsel forbi et udkørselssignal på „stop“, jf foranstående afsnit 2).

### 4) Mellembloksignaler, som ikke tillige er dækningsignal på fri bane

Når et tog har holdt ca. 1/2 minut foran et mellembloksignal, der viser „stop“ eller er slukket, skal lokomotivføreren foretage opkald fra telefonen ved signalet, jf side 10.

Når forbindelse opnås med FC, henholdsvis med en station, afgiver lokomotivføreren følgende melding:

„Lokomotivfører ..... (navn) her.

Tog ..... holder for „stop“ ved mellembloksignal nr ..... mellem ..... og ..... station. Forholdsordre udbedes.“

Såfremt signalet skønnes at være i uorden, giver FC, henholdsvis den station, hvormed telefonisk forbindelse er opnået, lokomotivføreren tilladelse til at køre forbi signalet og køre forsigtigt videre til næste hovedsignal forberedt på at standse foran enhver hindring.

### 5) Mellembloksignaler, som tillige er dækningsignal på fri bane

Når et tog har holdt ca 1/2 minut foran et af de kombinerede mellemblok- og dækningsignaler, fordi signalet viser „stop“ eller er slukket, skal lokomotivføreren foretage opkald fra telefonen ved signalet, jf side 10.

Når forbindelse opnås med FC, afgiver lokomotivføreren følgende melding:

„Lokomotivfører ..... (navn) her.

Tog ..... holder for „stop“ ved dækningsignal nr ..... foran ..... (holdstedets navn). Forholdsordre udbedes.“

Er årsagen til det manglende kørsignal ikke umiddelbart givet, afprøver FC gennem fjernstyringsankæget, om der haves kontrol med stillingen af de sporskifter, signalet gælder for, hvorefter der forholdes således:

#### a) Kontrol med sporskifternes stilling er til stede:

FC giver lokomotivføreren tilladelse til at køre forbi signalet og køre forsigtigt videre til næste hovedsignal forberedt på at standse foran enhver hindring.



b) *Kontrol med sporskifternes stilling er ikke til stede:*

FC kalder togføreren til telefonen og underretter ham om, at der ikke kan stilles signal, samt eventuelt om årsagen hertil. Togføreren vil herefter af FC få meddelelse om, hvorledes der skal forholdes, idet togføreren kan komme til at medvirke ved følgende:

- undersøge sporskifter,
- omstille sporskifter ved hjælp af stedbetjeningskontakter,
- aflåse modgående sporskifter med låsebolt og hængelås,
- stille sporskifter i endestilling ved hjælp af det på side 8 omtalte håndsving, der er anbragt i skabet på stationsbygningen,
- rangere toget forbi sidesporet under særlig agtpågivenhed ved passage af sporskifter. I forbindelse med tilladelse til en sådan forbrangering skal FC underrette togføreren om, hvorledes der skal forholdes, efter at toget har passeret sporskifteområdet. Togføreren underretter lokomotivføreren om den modtagne forholdsordre.

Er Langeskov ekstraordinært etableret som togfølgestation, vil opkaldet fra signaltelefonen indgå til stationen, hvorfra lokomotivføreren efter at have afgivet foranstående melding vil få meddelelse om, hvorledes der skal forholdes.

## VII. Særlige regler for holdsteder med sidespor

### A. Fællesbestemmelser

De foran holdstederne anbragte mellembloksignaler — med undtagelse af mellembloksignalerne foran Bred og Gelsted for højre spor i køreretningen Middelfart—Tommerup — er tillige dækningssignaler på fri bane.

Læssesporene på holdstederne kan benyttes som overhalingsspor i den udstrækning, toggangens afvikling gør det ønskeligt, jf „Ad SR § 1“, side 11. Der kan dog ikke foretages signalgivning til/fra læssesporet.

Sporskifterne i læssesporforbindelserne er magnet-aflåsede og kan oplåses fra FC (når Langeskov er etableret som togfølgestation kan oplåsningen af denne stations sporskifter dog ske fra stationens centralapparat).

Når et af sporskifterne i læssesporforbindelserne skal omstilles, foretages en let bevægelse med sporskiftestangen; såfremt sporskiftet er frigivet til omlægning (oplåset) vil en tableaulampe i aflåsningskassens låg herefter lyse, og først da må sporskiftet omstilles ved normalt træk i sporskiftestangen.

Uanset om et tog skal standse ved et holdsted eller ej, vil det få signal „kør igennem“ fra mellembloksignalet foran holdstedet.

Straks efter ankomsten skal togføreren foretage opkald til FC fra en af stationens telefoner og træffe nærmere aftale med FC om rangeringen. Er der intet til hinder for rangeringen, frigiver, henholdsvis oplåser, FC de nødvendige sporskifter, der herefter betjenes af togets personale.

**Sporskifter i læssesporforbindelser**

**Ekspedition af tog, der skal rangere**

*Togføreren* har ansvaret for, at de færdigrangerede vogne er hensat på læssesporet inden for frispormærkerne og er afbremset eller afstoppet, samt for, at sporskifterne i læssesporforbindelserne er retstillet i normalstillingen (til frit hovedspor), forinden toget kører fra stationen.

Når rangeringen er tilendebragt, skal togføreren give melding herom til FC, der skal sikre sig en melding fra togføreren om, at sporskifterne i læssesporforbindelser er retstillet.

Færdigmeldingen er samtidig en garanti for, at togføreren har iagttaget ovennævnte forskrifter vedrørende rangeringens afslutning m v.

Toget må først afgå, når FC's tilladelse foreligger.

#### **Sikring mod utidig omstil- ling af central- betjente sporskifter**

De centralbetjente sporskifter er også under stedbetjening samt ved betjening fra betjeningskassen uden på stationsbygningen sikret mod utidig omstilling. Sporskifterne kan derfor ikke skiftes, såfremt sporisolationer i eller ved pågældende sporforbindelse er besat.

Om brug af overstrokningsknap, såfremt en sporisolation er i uorden, se afsnit V.

#### **B. Særlige bestemmelser for Langeskov**

**Togfølgestation** Langeskov kan etableres som togfølgestation, jf „Ad SR § 1“, side 11, men dette vil kun finde sted under ganske ekstraordinære forhold.

I tidsrum, hvor stationen er togfølgestation, skal stationsbestyreren underrette alle standsende tog herom — så vidt muligt på en tidligere holdestation — og standsende tog skal da have signal „afgang“ (signal nr 46 a), inden toget må afgå fra stationen.

Når Langeskov er togfølgestation, betjenes følgende mellembloksignaler fra stationens centralapparat således:

mellembloksignalerne nr 1153 og 2133 for ankomende tog og

mellembloksignalerne nr 1133 og 2153 for afgående tog.

Stationens sporskifter kan, når stationen er togfølgestation, frigives, henholdsvis oplåses, fra stationens centralapparat.

Skal rangering finde sted på stationen, når denne er togfølgestation, forholdes der i overensstemmelse med det i RR anførte om rangering på stationer, hvor ledelsen af rangeringen påhviler togføreren.

Når Langeskov er etableret som togfølgestation, indgår opkald fra signaltelefonen ved mellembloksignalerne nr 1153 og 2133 såvel som fra det foran nr 1153 opstillede mellembloksignal (nr 1172) og fra de på stationsbygningen og ved sporskifterne anbragte signaltelefoner til stationen i stedet for til FC.

#### **Telefoner**

## VIII. Særlige regler for afvikling af toggangen på Assensbanen

Da Tommerup station normalt er fjernstyret, er den telefon, der anvendes til afgivelse af af- og tilbagemeldinger på Assensbanen, ført ind til FC, som, uanset driftsformen på Tommerup station foretager af- og tilbagemelding efter SR § 26 for tog til henholdsvis fra Assensbanen.

Togføreren for tog, der skal afgå fra Tommerup mod Assens, henholdsvis Odense (kun for „Assensbanetog“), giver melding til FC, når toget er klar til afgang. For tog, der er ankommet til Tommerup station fra Assensbanen, giver togføreren straks melding til FC herom, når toget er ankommet med slutsignal.

Togføreren giver ovennævnte meldinger til FC gennem signaltelefonen på stationsbygningen.