Aalborg Privatbaner

Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger

Gyldig fra 28. september 1958

Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger har fortsat gyldighed uden hensyn til køreplanskifte

AKSEL SCHØLIN - AALBORG

Aalborg Privatbaner

Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger

Gyldig fra 28. september 1958

Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger bør
læstes grundigt uden hensyn til køreplanskifte

Vejledning til tjenestekøreplanens brug m. m.

Almindelige bemærkninger.

Alle i tjenestekøreplanen opførte tog betragtes som plantog.

Med hensyn til ekspeditionsstedernes sikkerhedsmæssige betydning som togfølgestationer og holdesteder (SR § 1) gælder følgende:

Er der ved en stations navn ikke angivet noget særligt tegn udover tegnet [E] (jfr. næste stykke), er stationen togfølgestation.

Tegnet [E] ved en stations navn kendetegner, at stationen bestyres af ekspeditrice, og at de i SR § 10, pkt. 5, fastsatte bestemmelser skal iagttages.

Tegnet ▲ ved en stations navn angiver, at stationen i hele døgnet eller dele af dette betjenes af stationspasser (SR § 53) eller er ubetjent (SR § 13) og i denne tid betragtes som holdested.

Tegnet ⌶ ved en stations navn angiver, at stationen ikke er dækket af hovedsignal og altså er at betragte som holdested. Ved et sidespors navn angiver tegnet, at sidesporet ikke er dækket af hovedsignal.

Et ekspeditionssted med vedtegning **B, S** eller **T** angiver, at ekspeditionsstedet er billetsalgssted, sidespor henholdsvis trinbræt, og sådanne ekspeditionssteder betragtes som holdesteder.

Stoppesteder for skinnebustog er anført med tilbagetrukket stationsnavn, og tegnet ■ bagved dette angiver, at stoppestedet ikke er forsynet med signal og altid betragtes som holdested.

Følgende stationsnavne er i køreplanen anført således: Aalborg godsstation = Aalborg G.; Aalborg statsbanestation = Aalborg S.; Nørresundby statsbanestation = Nørresundby S.; Nørresundby havnestation = Nørresundby H.; Frederikshavn statsbanestation = Frederikshavn S.; Frederikshavn godsstation = Frederikshavn G.; Svenstrup Jylland = Svenstrup Jyll.; Hadsund Nord = Hadsund N.

Motordrevne tog betegnes ved, at der foran tognummeret er anført bogstaverne **DL., SM.** eller **M.** Disse bogstaver foran tognummeret hentyder til trækkraftens art, således at **DL.** betyder motorlokomotiv (diesel), **SM.** betyder skinnebustog, **M.** betyder motorvogn (diesel). Hvor der under tognummeret er anført **G.** betyder det, at toget er rent godstog, medmindre andet fremgår af togets vedtegningsrubrik.

Døgnets 24 timer er betegnet ved tallene 0—24 regnet fra midnat til midnat. Tiden for midnat betegnes 24^{00} som ankomsttid, men 0^{00} som afgangstid. Tiderne i døgnets første time betegnes 0^{01}—0^{59}.

Regler for togenes standsning og gennemkørsel. (SR § 32)

a) **Personførende tog** (såvel plan- som særtog) skal standse ved de steder, hvor der er anført både ankomst- og afgangstid. Endvidere skal togene standse, hvor der i stedet for ankomsttid er anført ×. I sidstnævnte tilfælde finder gennemkørsel dog sted, såfremt der ikke er passagerer at optage eller afsætte eller ekspedition at foretage (herunder også ekspeditioner af posten).

b) **Ikke-personførende tog** (såvel plan- som særtog) skal standse ved de steder, hvor der er anført både ankomst- og afgangstid, samt hvor der i stedet for ankomsttid er anført **S.** Gennemkørsel kan dog i begge tilfælde finde sted under visse forhold, se sikkerhedsreglementets § 32, punkt 2 b.

Regler for togenes passage- og afgangstider. (SR § 32)

Findes ved mellemstationerne kun anført afgangstid betyder det, at toget skal passere uden standsning. Sådanne tog må passere 5 minutter før den anførte afgangstid.

Ikke-personførende tog samt tog, der kun standser af driftshensyn, kan fra alle stationer og holdesteder afgå 5 min. før den i tjenestekøreplanen anførte afgangstid.

SM-tog må ikke afgå fra togfølgestationer og holdesteder **før den i tjenestekøreplanen anførte afgangstid.**

Øvrige personførende tog kan fra de med almindelige **(ikke fede)** typer trykte stationer, hvor der i tjenestekøreplanen er anført såvel ankomst- som afgangstid, **afgå 5 min. før den anførte afgangstid, dog ikke tidligere end den angivne ankomsttid.** Fra togfølgestationer og holdesteder, for hvilke der i stedet for ankomsttid er anført ×, kan sådanne tog afgå eller passere 5 min. før afgangstiden, dog tidligst 1 minut efter den tilladelige afgangstid (d.v.s. den i opslagskøreplanen angivne tid) fra det nærmest bagved liggende standsningssted.

»Farlige« stationer.

I overensstemmelse med sikkerhedsreglementets § 28 er »farlige« stationer kendetegnet ved understregning af stationsnavnet. Er understregningen foretaget med fuld optrukken streg, er samtlige indkørselstogveje at betragte som »farlige«. Er understregningen foretaget med punkteret streg, er nærmere angivne indkørselstogveje at betragte som »farlige«.

Togenes belastning.

Største påhængte togvægt i tons.

A. Motorlokomotiver (ML) og motorvogne (M).

	Motorlokomotiver (ML)				1 M	2 M *)
	1208, 1209, 3202 og 5203		1216 og 5206			
	3 bane-motorer	2 bane-motorer	4 bane-motorer	2 bane-motorer		
	tons	tons	tons	tons	tons	tons
Ab--Sg—Ab	300	180	450	200	35	50
Sg—Fl—Sg	250	150	350	150	28 a)	40
Ab—Fh—Nh	300	180	450	200	35	50
Nh—Ab **)	200 (300)	110 (210)	400	170	28 b)	40
Ab--Hv—Ab	200	110	325	110	28	40
Ab—Km—Ab	300	180	450	200	35	50
Km—Hn—Km	250	150	350	150	28 c)	40

*) Ved togfremførelse med 2 motorvogne, skal den bagest kørende motorvogn være forsynet med tagkøler. Tagkøler er kun påmonteret M 1206 og M 1210.

**) De i parantes ( ) anførte vægte gælder for tog med skydelokomotiv til Limfjordsbroen.

B. Skinnebusmotorvogne (SM).

Største påhængte tog (belastning) på skinnebusmotorvogne (SM) er SP + SB.

C. Rangertraktorernes største belastning.

M 1214 og **M 1215** ved rangering i Aalborg og Nørresundby:

Kørsel på vandret, lige spor	400	tons
» mellem Aalborg G. og sidesporet ved »Danmark«	300	»
» » Aalborg G. og Gug		
» » Nørresundby H. og »Svovlsyrefabriken«		
» på Nørresundby havnebane		
» mellem Nørresundby H. og Aalborg	200	»

M 1207 ved rangering i Sæby:

Kørsel på Sæby station	100	tons
» på Sæby havnebane	50	»

M 5205 ved rangering i Hadsund Nord:

Kørsel på Hadsund Nord station	125	tons
» på Hadsund havnebane	100	»

D. Største tilladte togvægt bag på motorvogne, der er indrangeret bag på tog.

Motorvogne har ikke gennemgående trækstang og skal derfor, når de lejlighedsvis befordres i tog, der fremføres af motorlokomotiv eller anden motorvogn, **så vidt muligt befordres bagest.**

Hvis der undtagelsesvis medgives person-, post-, rejsegods-, gods- eller motorvogne bagpå motorvognen, **må vægten af disse vogne ikke overstige 40 tons.**

a) Når togene 9, 11, 10, 14 og 14b fremføres af 1 M, kan
b) om nødvendig påhænges 1 C og 1 D.
Når togene 29 b og 34 b fremføres af 1 M, kan der om
nødvendigt påhænges 1 C og 1 E.
c) Når togene 6 b og 7 b fremføres af 1 M, kan der som
nødvendigt påhænges 1 C og 1 E.

Tabel

over de for

motorlokomotiver, motorvogne, samt person-, post- og rejsegodsvogne

ansatte vægte samt de for trykluftbremsen gældende bremsevægte.

En vogn er forsynet med trykluftbremse, såfremt der er angivet bremsevægt, og trykluftbremsen kan benyttes som G.-bremse eller P.-bremse, såfremt der er anført bremsevægt i pågældende rubrik.

Litra og nr.	Antal aksler		Ansat vognvægt (Vv) i tons	Bremsevægt i tons	
	brem-sede	ubrem-sede		G.	P.
Motorlokomotiver:					
ML 1208, 1209,					
3202, 5203	3	2	48	21	25
1216, 5206	4	2	61	—	34
Motorvogne:					
M 1205, 1206,					
5202	2	—	16,5	—	16,5
1, 1210, 3203	3	—	18	—	17,5
Person-, post- og rejsegodsvogne:					
CB 1, 2, 3	3	—	17	11,5	14
C 4	2	—	16,5	10	12
5, 6, 7, 8	2	—	15,5	10	12
9, 10, 11, 12	2	—	14	10	12
DAE 21	2	—	18,5	10	12
DCE 22, 23	2	—	18	10	12
DE 25, 26	2	—	18	10	12
EB 30, 31	3	—	16	10	12,5
32	3	—	16	8,5	10,5
E 33, 34, 35	2	—	14,5	10	12
EM 37, 38, 39	2	—	7	5	6
C 40, 41	2	—	16	10	12
CB 42	3	—	17	11,5	14
C 43	2	—	16,5	10	12
44, 45	2	—	15,5	10	12
EB 55, 56, 57	3	—	16,5	8	9,5
CB 61	3	—	18,5	13,5	16.5
DC 71, 72, 73	2	—	16,5	10	12
EB 75	3	—	17,5	9	11
E 76	2	—	13	10	12
E 77	2	—	12	8	9,5
EM 78	2	—	7	5	6

Herværende baners damplokomotiver har vakuumbremse.

I tvivlstilfælde må forespørgsler vedrørende togsammensætning, fremmede baners køretøjer og lignende rettes til trafikkontoret.

Bremsebetjening.

A. Fællesbestemmelser.

Toghastighed m. v.

1. Den for et tog fastsatte sædvanlige største hastighed kan forhøjes — dog ikke ud over den for vedkommende strækning og lokomotiv (motorvogn) tilladte — når togets sammensætning (herunder vognenes akselafstand), bremseforhold m. m. efter de givne forskrifter tillader en større kørehastighed. Fremføres toget over en strækning med mindre hastighed end fastsat, er det for denne hastighed foreskrevne antal bremsede aksler eller den foreskrevne bremsevægt tilstrækkelig. Togføreren skal i påkommende tilfælde give lokomotivføreren (motorføreren) underretning om hastighedsforandringen.

I tog, hvis største tilladte hastighed overskrider 60 km/t, skal den foreskrevne bremsevægt, henholdsvis det foreskrevne antal bremsede aksler, hidrøre udelukkende fra luftbremsede vogne, og slutbremsen skal være luftbremset. Som »slutbremse« betegnes den sidste vogn, der er forsynet med virksom luftbremse eller betjent skruebremse.

Togvægt-beregning.

2. Togvægten beregnes som summen af de enkelte køretøjers »ansatte vægt« og bestemmes således:
   a) For motorlokomotiver, motorvogne og personvogne samt post- og rejsegodsvogne gælder den på køretøjerne angivne »ansatte vægt« (Vv).
   b) For tomme godsvogne er vognvægten lig den påmalede taravægt, afrundet til hele tons. For en læsset godsvogn udfindes vognvægten ved til taravægten at lægge godsets vægt. Vognens taravægt og godsets vægt afrundes hver for sig til hele tons. ($^1/_2$ ton eller derover regnes = 1 ton, under $^1/_2$ ton = 0 ton). Anvendes en godsvogn som stykgodsvogn, eller er vognen læsset med levende dyr, der fragtberegnes efter styktaksterne, regnes forsendelsens vægt = 4 tons.

Er en vogn læsset med levende dyr, der fragtberegnes efter vognladningstaksterne, regnes forsendelsens vægt,
når det drejer sig om store dyr (heste og hornkvæg) = 6 tons,
når det drejer sig om små dyr (får, svin m. m.) = 4 tons.

Vogne efter slutbremsen.

3. Efter slutbremsen må højst medføres ikke-bremsede vogne således:

I tog, hvis største tilladte hastighed i timen er:	Højeste antal aksler efter slutbremsen	Disse akslers samlede vægt må ikke overskride
indtil 45 km	14	100 t
50—60 —	8	80 -
65—70 —	6	60 -

Efter slutbremsen må der ikke befordres vogne, der medfører rejsende.

4. Det skal tilstræbes, at de betjente bremser fordeles ligeligt i toget.

B. Trykluftbremsede tog.

1. Ved beregning af togvægten, bremsevægten og bremseprocenten for tog fremført af:
   a) Damplokomotiver, medregnes disse og tenderne ikke i togvægten, bremsevægten og bremseprocenten. Bremsetavlerne for tog af bremsegruppe P eller G skal benyttes.
   b) Motorlokomotiver eller motorvogne, medregnes disse altid i togvægten, bremsevægten og bremseprocenten. Bremsetavlerne for tog af bremsegruppe M eller G skal benyttes.

Bremse-grupper.

2. Efter de i sikkerhedsreglementets § 17 anførte regler kan trykluftbremsede tog bl. a. være p-bremsede eller g-bremsede, og med hensyn til bremseberegningen deles de trykluftbremsede tog i bremsegrupper. Bremsegrupperne M og G er angivet på omstående bremsetavler II og III.

Togenes størrelse.

3. Det største tilladte akselantal i et trykluftbremset tog er:

Største tilladte hastighed	p-bremset tog		g-bremset tog, personf. eller ikke personf.
	personf.	ikke personf.	
indtil 45 km i timen	60 aksler	80 aksler	140 aksler
50—60 — - —	60 —	80 —	120 —
65—70 — - —	60 —	80 —	100 —

4. Et togs togvægt må ikke overskride 800 tons, dog må et g-bremset tog, såfremt mindst $^3/_4$ af den foreskrevne bremsevægt hidrører fra trykluftbremsen, have en togvægt på indtil 1000 tons.

5. Et togs bremsevægt beregnes som summen af de enkelte trykluftbremsede køretøjers bremsevægt og bestemmes således: **Bremsevægtberegning.**
   a) For motorlokomotiver, motorvogne, personvogne, post- og rejsegodsvogne gælder den på køretøjerne angivne bremsevægt.
   b) For godsvogne regnes med den på vognene angivne bremsevægt. Er en godsvogn ikke forsynet med angivelse af bremsevægt, regnes den — såvel for G-bremsens som P-bremsens vedkommende — at have følgende bremsevægt:
      En vogn uden lastveksel:
      I alle tilfælde = vognens påmalede taravægt, afrundet til hele tons.
      En vogn med lastveksel:
      Med lastvekslen i stillingen »tom« = vognens påmalede taravægt, afrundet til hele tons.
      Med lastvekslen i stillingen »læsset« = vognens påmalede taravægt, afrundet til hele tons + 4 tons.
      Ved samtlige afrundinger regnes $^1/_2$ ton eller derover = 1 ton, under $^1/_2$ ton = 0 ton.

6. For at finde, hvor stor en del af et trykluftbremset togs togvægt, der skal være afbremset, anvendes det til pågældende strækning svarende faldtal, der er angivet i tjenestekøreplanen. Derefter udfindes i bremsetavlen for den bremsegruppe, hvortil toget hører, den til faldtallet og togets hastighed svarende bremseprocent, der angiver, hvor mange procent af togvægten, der mindst skal være afbremset, altså **Bremseprocentberegning.**

$$\text{bremsevægten mindst} = \frac{\text{togvægten} \times \text{bremseprocenten}}{100}$$

7. I et g-bremset tog, hvis hastighed ikke overskrider 60 km/t, kan der, når de trykluftbremsede vogne alene giver for ringe bremsevægt, som supplement til trykluftbremsen anvendes betjente skruebremser.
   De betjente skruebremser regnes at give pr. bremset aksel 4 tons bremsevægt.

BREMSETAVLE II.

Bremsetavle for tog af bremsegruppe M,

d. v. s. p-bremsede tog, der fremføres af motorlokomotiv eller motorvogn:

Faldtal	Med største tilladte hastighed km/t											
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
	er bremseprocenten											
0	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	19	23
1	6	6	6	6	6	7	9	11	14	17	20	24
2	6	6	6	6	6	8	10	12	15	18	22	26
3	6	6	6	6	7	9	11	13	16	19	23	27
4	6	6	6	6	8	10	12	14	17	20	24	28
5	6	6	6	7	9	11	13	15	18	21	25	29
6	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	26	30
7	6	6	8	9	11	13	15	17	20	24	28	32
8	6	7	9	10	12	13	16	18	21	25	29	33
10	6	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	35
12	10	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	38
14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	36	40
16	13	15	16	17	19	21	23	28	30	34	38	43
18	15	16	17	19	20	23	25	29	32	36	41	45

BREMSETAVLE III.

Bremsetavle for tog af bremsegruppe G,
d. v. s. g-bremsede tog:

Fald-tal	Med største tilladte hastighed km/t											
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
	er bremseprocenten											
0	6	6	6	6	6	6	6	8	11	14	18	23
1	6	6	6	6	6	6	7	9	12	15	19	24
2	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	21	26
3	6	6	6	6	6	7	9	11	14	18	22	27
4	6	6	6	6	6	8	10	12	15	19	23	29
5	6	6	6	6	7	9	11	13	16	20	25	30
6	6	6	6	6	8	10	12	14	17	21	26	32
7	6	6	6	7	9	11	13	15	18	22	27	33
8	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	29	35
10	6	7	8	10	11	13	15	18	21	26	31	38
12	8	9	10	11	13	15	18	21	24	29	34	42
14	10	11	12	13	15	17	20	24	27	32	37	45
16	12	13	14	15	17	20	23	26	30	35	40	49
18	13	14	15	17	18	22	25	29	33	38	43	53

Bremsetavlen gælder ikke for tog, der fremføres af enmandsbetjente damplokomotiver.

Eksempler.

Eksempel I. Et blandet tog med en togvægt af 140 tons skal fremføres af et motorlokomotiv med en bremsevægt af 34 tons og med en hastighed af 70 km i timen over en strækning med faldtal 12.

Over halvdelen af togvægten hidrører fra personvogne samt post- og rejsegodsvogne.

Toget skal altså fremføres som P-bremset, og tavlen for tog af bremsegruppe M skal benyttes.

Ifølge denne bremsetavle skal togets bremseprocent være mindst 38.

Togets bremsevægt skal da mindst være $\frac{140 \times 38}{100}$ eller 54 tons.

Heraf giver motorlokomotivet de 34 tons, og resten, $54 \div 34 = 20$ tons, fås f. eks. af 1 personvogn og 1 post- og rejsegodsvogn.

Eksempel II. Et godstog med en togvægt af 450 tons skal fremføres af et motorlokomotiv med en bremsevægt af 20 tons og med en hastighed af 50 km i timen over en strækning med faldtal 5. Over halvdelen af togvægten hidrører fra godsvogne.

Ifølge bremsetavlen for tog af bremsegruppe G skal togets bremseprocent herefter være 13.

Togets bremsevægt skal da mindst være $\frac{450 \times 13}{100}$ eller 59 tons.

Da motorlokomotivet giver 20 tons bremsevægt, skal vognene tilsammen levere resten, 39 tons.

Bremse-betjening.

8. I samme tog må trykluftbremser og vakuumbremser ikke samtidig anvendes på vognene.

9. Lastvekslen skal stå i stillingen »læsset«, når en vogns bruttovægt (taravægt + last) er lige så stor som eller større end den på vognens bremsevægtsskilt angivne omstillingsvægt, og i stillingen »tom«, når bruttovægten er mindre end omstillingsvægten. På vogne uden bremsevægtskilt skal lastvekslen stå i stillingen »læsset«, når vognen er læsset med mindst 7 tons, og ellers i stillingen »tom«.

10. Flest mulige af de efter sidste trykluftbremsede vogn løbende ledningsvogne skal være tilsluttet den gennemgående bremseledning.

11. I statsbanernes udsendelse »Trykluftbremsen« (TB. I) er angivet regler for betjening og pasning i driften. Disse regler finder også anvendelse ved herværende baner.

C. Vakuumbremsede og skruebremsede tog.

Der henvises til fællesbestemmelserne i afsnit A.

1. Et togs togvægt må ikke overskride 800 tons, heri ikke medregnet damplokomotivets vægt. **Togvægt.**

2. I vakuumbremsede tog og i skruebremsede tog skal mindst en så stor del af togets vognakselantal være bremset som angivet i følgende bremsetavler. **Antal bremsede aksler.**

BREMSETAVLE Va.

Bremsetavle for vakuumbremsede og skruebremsede tog:

På fald og stigninger over 1 km, som ikke er stærkere end:	Er i køreplanen angivet ved bogstavet	Når den største tilladte hastighed i timen er:								
		25 km	30 km	40 km	45 km	50 km		60 km		70 km
							×		×	×
12,5 ‰	A	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	1/2	3/5
10,0 —	B	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	2/5	3/5
6,7 —	C	1/12	1/10	1/8	1/7	3/10	1/4	2/5	2/5	1/2
5,7 —	D	1/12	1/12	1/9	1/8	3/10	1/4	2/5	1/3	1/2
5,0 —	E	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/3	1/2

Bremsetallene i de med × mærkede kolonner gælder kun for tog med automatisk virkende, gennemgående bremse.

3. Det største tilladte akselantal i vakuumbremsede tog og skruebremsede tog er: **Tilladt akselantal.**

Største tilladte hastighed	Vakuumbremsede tog		Vakuum- og skruebremsede tog personf. eller ikke personf.	Skruebremsede tog personf. eller ikke personf.
	personf.	ikke personf.		
indtil 45 km i timen	60 aksler	80 aksler	80 aksler	120 aksler
50—60 — - —	60 —	80 —	80 —	80 —
65—70 — - —	60 —	80 —	—	—

Bremsetavle for vakuumbremsede og skruebremsede tog.

(Gælder ikke for tog, der fremføres af eenmandsbetjente damplokomotiver eller af eenmandsbetjente traktorer.)

Stigningsbogstav	Banestrækninger	Når togets største tilladte hastighed i kilometer i timen er:								
		25	30	40	45	50		60		70
							×		×	×
A	Godthaab—Sønderholm, Vegger—Aars, Ullits—Hvalpsund	1/8	1/7	1/6	1/5	2/5	1/3	1/2	1/2	3/5
B	Bonderup—Skovsgaard. Svenstrup Jyll.—Godthaab, Sønderholm—Nibe, Halkær—Vegger, Aars—Holme, Farsø—Ullits. Komdrup—Bjerregaarde, Bælum—Veddum, Skelum—Visborg	1/10	1/9	1/7	1/6	2/5	3/10	1/2	2/5	3/5
C	Fjerritslev—Bonderup, Skovsgaard—Halvrimmen, Nørresundby S.—Aalborg—Nørresundby H., Ørsø—Agersted, Dybvad—Hørby, Volstrup—Sæby. Holme—Farsø. Aalborg—Gug, Gistrup—Klarup, Storvorde—Sejlflod, Gudumholm—Komdrup, Bjerregaarde—Bælum, Veddum—Skelum, Visborg—Hadsund	1/12	1/10	1/8	1/7	3/10	1/4	2/5	2/5	1/2
D	Aabybro—Nørresundby S., Nørresundby H.—Vodskov, Langholt—Ørsø, Agersted—Dybvad, Hørby—Volstrup, Sæby—Frederikshavn. Aalborg—Svenstrup Jyll., Nibe—Sebbersund. Klarup—Storvorde	1/12	1/12	1/9	1/8	3/10	1/4	2/5	1/3	1/2
E	Halvrimmen—Aabybro, Vodskov—Langholt. Sebbersund—Halkær. Gug—Gistrup, Sejlflod—Gudumholm .	1/12	1/12	1/10	1/8	1/4	1/4	1/3	1/3	1/2

Anm. Bremsetallene i de med × mærkede kolonner gælder kun for tog med automatisk virkende, gennemgående bremse.

Togenes hastighed (Sikkerhedsreglementets § 23).

Strækning	Største tilladte	
	kørehastighed km/t.	akseltryk i tons
Aalborg—Fjerritslev	70*)	12,1
Aalborg—Frederikshavn	70*)	12,1
Ørsø—Asaa	40	9,3
Aalborg—Hvalpsund	70*)	12,1
Aalborg—Hadsund	70	14,3

*) For damptog, dieseltog og motortog er største tilladte kørehastighed midlertidigt nedsat til 45 km/t på strækningerne: Ryaa—Vadum, Nørresundby H—Vodskov, Hørby—Sæby og Nibe—Blære.
For SM-tog er største hastighed uændret 70 km/t.

Faste hastighedsnedsættelser.

Af hensyn til banens beskaffenhed m. m. skal den største tilladte kørehastighed nedsættes som anført nedenfor.

Nedenstående hastighedsnedsættelser er afmærket efter bestemmelserne i signalreglementet, dog er der i højre side i kørselsretningen udfor tændestedet for de nedennævnte automatiske advarselssignaler, der i det efterfølgende er benævnt som lyssignaler, opstillet et signal nr. 41 b, hvor der under hastighedsangivelsen er påmalet et »L«.

Dette signal angiver, at den nedsatte hastighed skal vedvare fra signalet indtil vejen med lyssignalet er passeret.

Om midlertidige hastighedsnedsættelser gives særlig underretning for hvert enkelt tilfælde.

Banestrækning	Den største tilladte hastighed	
		udgør km/t.
Skovsgaard station		45
Nørresundby S.—Nørresundby H.	Broen—Brogade	30
	Nørresundby S.—Brogade	30
	Brogade—Havnegade	15
Langholt Station		45
Station 2125—2135 ved lyssignal nr. 341 ø—2135 nord for Sæby station	for kørsel mod Frederikshavn	50
Frederikshavn (fra Kalkværksvej til Rimmensgade)	for kørsel mod Frederikshavn	15
Frederikshavn (station 2450—2510)	for kørsel i begge retninger	30
Svenstrup Jyll. station		40
Sønderholm station		45
Nibe station		45
Station 666—676 ved lyssignal nr. 112 n—675 nord for Sebbersund station	for kørsel mod Nibe	45
Sebbersund station		45
Vegger station		45
Aars station		40
400 m før stationsmærket for Hvalpsund station	for kørsel mod Hvalpsund	30
Station 650 - 640 ved lyssignal nr. 94—639 nord for Gudumholm station	for kørsel mod Aalborg	50
400 m før stationsmærket for Komdrup station	for kørsel mod Hadsund	30
Bjerregaarde—Bælum (station 1205—1215)	for kørsel i begge retninger	50
Station 1790—1792 ved lyssignal nr. 237—1790 (Stadionvej, Hadsund)	for kørsel mod Aalborg	40
Station 1803 ved lyssignal nr. 239—1803 (Jyllandsgade, Hadsund)	for kørsel mod Hadsund	30
Station 1824 (Mejerigade, Hadsund)	for kørsel i begge retninger	25

Fortegnelse over automatiske advarselssignaler.

Overkørsel nr. og station nr.	Blokeringstid minutter	Station eller mellem stationerne	Afst. fra Aalborg km
		Aalborg—Fjerritslev (Banestrækning nr. 37 N)	
4 v — 76	4	Nørresundby S.—Vadum Kirke	4,7
12 v — 143	3½	do.	6,9
18 v — 184	—	Vadum Kirke	8,2
19 v — 189	—	do.	8,3
35 v — 293	5	Vadum—Biersted	11,6
46 v — 359	5	Biersted	14,0
48 v — 376*)	4½	do.	14,3
65 v — 482	4	Knøsgaard	17,5
78 v — 630	5	Ryaa—Birkelse	22,0
82 v — 653	5	Birkelse	22,7
100 v — 765	5	Birkelse—Arentsminde	26,3
104 v — 804	5	Arentsminde—Halvrimmen	27,6
117 v — 882	5	Halvrimmen	29,9
118 v — 884	5	do.	30,0
132 v — 1000*)	5	Brovst	33,6
136 v — 1044	3	Brovst—Skovsgaard	35,0
147 v — 1145	3½	Skovsgaard—Bonderup	38,3
169 v — 1336	5	Bonderup	44,3
170 v — 1346	5	do.	44,5
176 v — 1404	4	Skræm	46,5
182 v — 1443	5	Husby	47,5
		Aalborg—Sæby - Frederikshavn (Banestrækn. nr. 37 N)	
2b ø — 23*)	5	Nørresundby H. (Slagterivej)	2,3
3 ø — 32*)	5½	do. (Brogade)	2,7
4 ø — 36*)	5½	do. (Havnegade)	2,8
5 ø — 53*)	3½	do. (Engvej)	3,3
9 ø — 72*)	3½	Nørresundby H.—Vodskov (Stigsborgvej)	3,9
10 ø — 77*)	3½	do. (Cementvej)	4,0
12 ø — 85*)	3½	do. (Petersborgvej)	4,3
62 ø — 266	3	do.	10,0
68 ø — 302	6	Vodskov	11,0
69 ø — 306	6	do.	11,1
96 ø — 418*)	6	Langholt	14,9
119 ø — 561	3½	Vester-Hassing	19,2
123 ø — 581	3½	do.	19,8
135 ø — 678*)	6	Gandrup	22,9
152 ø — 785	3½	Gandrup—Ulsted	26,3
159 ø — 840*)	6	Ulsted	28,0
174 ø — 1010*)	6	Rørholt	33,4
187 ø — 1127*)	5	Dronninglund	36,8
203 ø — 1230	5½	Ørsø	40,1
~~210 ø — 1282~~	~~4~~	~~Ørsø—Agersted~~	~~41,7~~
211 ø — 1294	4	do.	42,0
221 ø — 1359*)	6	Agersted	44,2
222 ø — 1366*)	6	do.	44,4
243 ø — 1500*)	6	Præstbro	48,6
244 ø — 1510	5½	do.	48,9
263 ø — 1657*)	6	Dybvad	53,5
264 ø — 1660*)	6	do.	53,6
265 ø — 1666	6	do.	53,8
267 ø — 1689	3½	Dybvad—Hørby	54,5
280 ø — 1768	4	do.	57,0
313 ø — 1929	5	Hørby—Volstrup	62,0

*) Disse anlæg er tillige forsynet med klokkesignaler.

Overkørsel nr. og station nr.	Bloke-ringstid minutter	Station eller mellem stationerne	Afst. fra Aalborg km
316 ø — 1954	5½	Volstrup	62,9
327 ø — 2030	4	Volstrup—Sæby	65,2
338 ø - 2112*)	6	Sæby	67,6
341 ø — 2135*)	5½	Sæby—Understed	68,5
342 ø — 2140*)	5½	do.	68,6
374 ø — 2323	5	Understed	74,4
397 ø — 2436*)	5	Bangsbo	77,8
399 ø — 2444*)	4½	Frederikshavn G. (Skolevej)	78,1
405 ø — 2467*)	4½	do. (Smedevej)	78,8
406 ø — 2472*)	4½	do. (Hedevej)	78,9
407 ø — 2474*)	4½	do. (Baadevej)	79,0
		Aalborg—Hvalpsund (Banestrækning nr. 38 N)	
199 n — 1200	5	Godthaab	12,6
171 n — 991	3½	Sønderholm—Binderup	18,4
156 n — 898	6	Binderup	20,5
147 n - 856	4	Binderup - Nibe	22,6
129 n 770	5½	Nibe - Lundbæk	25,5
112 n — 675	3½	Lundbæk—Sebbersund	27,5
75 n — 510	5½	Halkær	33,5
58 n — 387*)	4½	Vegger	37,5
57 n — 377*)	4½	do.	37,8
31 n — 231	4½	Blære	42,3
8a n — 61	4½	Blære—Aars	47,7
7 n — 44	3½	do. Aars	48,2
9 s — 73	3½	Aars—Havbro	51,5
23 s — 203	4½	Havbro	56,0
34 s — 281	6	Holme	58,0
63 s — 455*)	4	Fandrup	63,9
65 s — 466	5	do.	64,3
85 s — 607*)	5	Ullits	68,7
91 s — 648	3½	Ullits—Hvalpsund	69,5
		Aalborg—Hadsund (Banestrækning nr. 39 N)	
7 — 138	3½	Gug	4,5
50 — 389	5	Klarup	12,5
68 — 511	5	Storvorde	16,0
72 — 534*)	4	do.	16,8
83 — 585*)	4½	Sejlflod	18,3
94 — 639	4	Gudumholm	20,0
109 — 735	3½	Gudumholm—Vaarst	25,0
136 — 950	4	Komdrup	29,5
146 — 1040*)	6	Kongerslev	32,5
176 — 1263*)	4½	Bælum	39,7
177 — 1269*)	4½	do.	39,9
185 — 1358	3½	Bælum—Solbjerg	42,9
188 — 1370	3½	do.	43,2
192 — 1406	5	Solbjerg	44,2
203 — 1513	3	Veddum	47,5
212 — 1583*)	4	Skelum	49,0
222 — 1647	3	Skelum—Visborg	51,0
237 — 1790*)	3	Visborg—Hadsund Nord	55,6
239 — 1803	4	Hadsund Nord	56,0

*) Disse anlæg er tillige forsynet med klokkesignaler.

Vedtegning 1. Såfremt et advarselssignalanlæg svigter, skal dette med angivelse af det i 1. rubrik anførte nummer samt med bedst mulige oplysninger om uregelmæssighedens art af lokomotivføreren (motorføreren) anmeldes for den først betjente station, hvor toget skal standse. Vedkommende station skal straks pr. telefon give anmeldelsen videre til trafikkontoret.

— **2.** I alle indberetninger m. m. om påkørsler e. l. ved de med automatiske advarselssignaler sikrede overkørsler skal ligeledes altid anføres nævnte nummer.

Længde af frit krydsningsspor på stationerne

samt

længden af læssespor på de stationer, hvor intet særligt krydsningsspor findes.

Station	Længde af krydsningsspor m	Længde af læssespor m	Deraf til vogne antal aksler	Station	Længde af krydsningsspor m	Længde af læssespor m	Deraf til vogne antal aksler
Fjerritslev	307	»	65	Godthaab	196	»	40
Bonderup	»	209	43	Sønderholm	196	»	40
Skovsgaard	»	196	40	Nibe	276	»	58
Brovst.....	»	194	40	Sebbersund	»	148	30
Halvrimmen ...	155	»	31	Halkær.....	»	124	24
Arentsminde ...	»	167	34	Vegger	157	»	31
Birkelse	206	»	43	Blære	»	138	27
Aabybro	349	»	75	Havbro	»	222	46
Biersted	366	»	78	Holme.....	»	100	19
Vadum	»	169	34	Farsø..... ...	»	222	46
Nørresundby H	387	»	83	Fandrup	»	127	25
Vodskov.....	201	»	41	Ullits..... .	»	232	48
Langholt.....	228	»	47	Hvalpsund.....	247	»	51
Vester-Hassing .	271	»	57	Sundsøre	»	74	14
Gandrup	185	»	38	Gug.....	»	150	22
Ulsted.....	210	»	43	Gistrup.....	»	135	27
Rørholt.....	»	175	35	Klarup	165	»	33
Dronninglund ..	241	»	50	Storvorde.....	164	»	33
Ørsø	252	»	52	Sejlflod.....	»	96	18
Asaa	227	»	47	Gudumholm ...	180	»	37
Agersted.....	169	»	34	Vaarst.....	166	»	34
Præstbro	195	»	40	Kongerslev	222	»	46
Dybvad	261	»	54	Bælum	161	»	32
Hørby.....	221	»	46	Solbjerg	»	119	23
Volstrup.....	»	156	31	Veddum.....	»	150	30
Sæby.....	220	»	45	Skelum.....	166	»	34
Understed	»	99	19	Visborg.....	»	145	30
Frederikshavn G	223	»	46	Hadsund N.....	300	»	64

Vedtegning 1. Længden af lokomotiv og tender er beregnet til 14 m, og et motorlokomotiv (ML) til 13 m. Længden af en skinnebus (SM) er ca. 14 m og en påhængsvogn (SP) ca. 13 m.

— **2.** Når et tog, der nærmer sig en station, hvor der skal krydses, medfører flere vogne, end længden af frit krydsningsspor tillader, skal togføreren, senest to stationer forinden ankomsten til krydsningsstationen, underrette denne derom tillige med oplysning om togets størrelse. Bliver det da nødvendigt at afhænge vogne for at iværksætte krydsningen, giver krydsningsstationen togføreren ordre hertil gennem nabostationen. Der vil således altid være at give det tog, der er for langt, ordre til afhængning af vogne, når det andet tog ikke har noget planmæssigt ophold på krydsningsstationen.

Krydsningsforlægninger, togoverhalinger og togpasseringer.

(Sikkerhedsreglementet §§ 38, 39 og 40.)

Under henvisning til bestemmelserne i sikkerhedsreglementets §§ 38, 39 og 40 fastsættes følgende bestemmelser angående stationernes dispositioner vedrørende forlægning af krydsninger, togoverhalinger og togpasseringer.

A. Togfølgestationer — undtagen de af ekspeditricer bestyrede stationer.

1) **Krydsning.** **Det påhviler den station, hvor krydsningen ifølge tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen skulle finde sted — den oprindelige krydsningsstation — at tage bestemmelse om krydsningens forlægning og at fastslå denne.**

2) **Togoverhaling.** (Ny togoverhaling eller forlægning bagud) **Ved en ny togoverhaling eller forlægning bagud af en overhaling ordnes forlægningen af den station, hvor overhalingen skal foregå (den ny overhalingsstation).**

3) **Togoverhaling.** (Forlægning fremefter) **Når overhalingen forlægges fremefter, ordnes forlægningen af den oprindelige overhalingsstation.**

4) **Togpassering.** **Togpassering forlægges i overensstemmelse med foranstående bestemmelser.** (Såfremt arbejdstoget og det passerende tog kører i modsat retning efter bestemmelserne i punkt 1. Såfremt de pågældende tog kører i samme retning, da efter bestemmelserne i punkt 2 og 3).

Det bemærkes, at i de tilfælde, hvor ny krydsningsforlægning (eller ny forlægning af overhaling fremefter) er nødvendig, er den ved den sidst forudgående forlægning fastslåede krydsningsstation (henholdsvis overhalingsstation) at betragte som oprindelig krydsningsstation (henholdsvis overhalingsstation).

B. Togfølgestationer, der bestyres af ekspeditricer.

De under A. nævnte dispositioner træffes

For station	Af station (»T«)	For station	Af station (»T«)
Arentsminde	Halvrimmen	Blære	Aars
Biersted	Aabybro	Havbro	Farsø
LANGHOLT	NØRRESUNDBY H.	Fandrup	Farsø
Vodskov	Nørresundby H.	Ullits	Hvalpsund
Vester-Hassing	Gandrup		
Rørholt	Dronninglund	Gug	Trafikkontoret
Ørsø	Dronninglund	Gistrup	Trafikkontoret
Præstbro	Dybvad	Klarup	Trafikkontoret
Volstrup	Sæby	Storvorde	Trafikkontoret
		Sejlflod	Gudumholm
Sønderholm	Nibe	Komdrup	Kongerslev
Sebbersund	Nibe	Solbjerg	Bælum
Vegger	Nibe	Visborg	Hadsund Nord
		Vrådum	Skelum

Det påhviler ekspeditricestationer, hvor togkrydsning, togoverhaling eller togpassering skal finde sted, at holde sig bekendt med de pågældende togs løb for i forsinkelsestilfælde i god tid at kunne rette henvendelse til den for vedkommende ekspeditricestation fastsatte »Station T«, der træffer de fornødne dispositioner. Denne bestemmelse fritager ikke »Station T« for pligten til at holde sig bekendt med togenes løb.

C. Krydsningsforlægning til ubetjent station eller sidespor på fri bane og krydsning, der anordnes på ubetjent station eller sidespor på fri bane, uden at være optaget i tjenestekøreplanen.

(Sikkerhedsreglementets § 54).

Dispositionerne træffes af trafikkontoret.

Togenes oprangering.

Aalborg—Fjerritslev.

DL—vogne til Vadum—Biersted—Løkkenbanen (oprangeret således: Kaas—Pandrup—Saltum—Hjermitslev—Ingstrup—Vrensted)—pakvogn nr. 7 (Løkken)—vogne til Aabybro—Birkelse—Arentsminde—Halvrimmen—Jægerum grusgrav—Brovst—Skovsgaard—Bonderup—Thistedbanen—Fjerritslev—EB nr. 55—pakvogn nr. 5 (Thisted)—pakvogn nr. 1 (Fjerritslev)—pakvogn nr. 3 (fra Nørresundby H.).

Fjerritslev—Aalborg.

DL—vogne til mellemstationer (herunder Løkkenbanen, hvis vogne skal være samlede ved ankomsten til Aabybro)—vogne til Nørresundby—vogne udover Aalborg*)—vogne til Aalborg—Aalborg-pakvogne—stamtoget.

*) I **tog 706** skal vogne med f. kød og lev. dyr til viderebefordring med DSB tog 2030 indrangeres nærmest DL og afhænges på Aalborg S.

Aalborg—Sæby—Frederikshavn.

DL—vogne til Nørresundby H. (herunder Nørresundby C. og Vadum Syd)—Vodskov—Langholt—Vester-Hassing—Gandrup—Ulsted—Rørholt—Dronninglund—Asaa—pakvogn nr. 9 (Dronninglund)—vogne til Ørsø—Agersted—Præstbro—Dybvad—Hørby Volstrup—Sæby—Understed—Frederikshavn—EB nr. 31—pakvogn nr. 11 (Sæby).

Frederikshavn—Sæby—Aalborg.

DL—vogne til mellemstationer (Understed—Vodskov)—vogne udover Aalborg□)—vogne til Aalborg—Nørresundby S.—Nørresundby H.—pakvogn nr. 16 (Nørresundby H.)—Aalborg pakvogne—stamtoget.

□) I **tog 726** skal vogne med f. kød og lev. dyr til viderebefordring med DSB tog 2030 indrangeres nærmest DL og afhænges på Aalborg S.

Aalborg—Hvalpsund.

DL—vogne til Godthaab—Sønderholm—Sebbersund—Halkær—Vegger—Blære—Aars (herunder vogne til stationer syd for Østrup—Østrup—Hornum—Gatten—Vindblæs—Løgstør)—Havbro—Holme—Farsø—Fandrup—Ullits—Hvalpsund—Sundsøre—Nibe—Nibe stykgodsvogn—pakvogn nr. 25 (Aars)—pakvogn nr. 21 (Hvalpsund)—EB nr. 57.

Hvalpsund—Aalborg.

DL—vogne til mellemstationer—vogne udover Aalborg—vogne til Aalborg—stamtoget—~~pakvogne~~.

Aalborg—Hadsund.

DL—vogne til Gug—Lundegaarde—Gistrup—Klarup—Storvorde—Sejlflod—Gudumholm Vaarst—Komdrup—Kongerslev—Bjerregaarde—Bælum—Solbjerg—Veddum—Skelum—Visborg—vogne til Randersbanen—Hadsund—EB nr. 75—pakvogn nr. 27 (Hadsund).

Hadsund—Aalborg.

DL—vogne til mellemstationer—vogne udover Aalborg—vogne til Aalborg—pakvogne—stamtoget.

Vedtegning 1. For at lette rangeringsarbejdet kan det tillades at sætte nogle godsvogne bagi toget (jfr. dog side 6, afsnit A, pkt. 3).

— **2.** Som almindelig regel gælder, at vogne til længst bortliggende stationer indrangeres nærmest stamtoget (vogne **fra** Nørresundby H til Fjerritslev- og Sæbybanen oprangeres dog i **omvendt** orden) samt, at vogne til samme station såvidt muligt skal stå samlede i toget. Denne regel kan dog fraviges på grund af vogne uden trykluft, manglende bremsevogne e. l. Tilladelse til at fravige den almindelige regel indhentes for tog fra Aalborg hos listevagten (DSB) og togleder.