

SIKKERHEDSREGLEMENT

FOR PRIVATBANERNE

GYLDIGT FRA 1. OKTOBER 1936

SIKKERHEDSREGLEMENT

FOR PRIVATBANERNE

GYLDIGT FRA 1 OKTOBER 1936

SIKKERHEDSREGLEMENT
FOR PRIVATBANERNE

UDGIVET DEN 1. OKTOBER 1908

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
I. Almindelige Regler.	
§ 1. Togfølgestationer og Holdsteder. Den fri Bane. Banestykker og Blokafsnit.....	7
§ 2. Togenes Inddeling.....	8
§ 3. Tog- og Lokomotivpersonalet.....	8
§ 4. Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer.	10
§ 5. Togfølge og Sporbenyttelse.....	11
II. Sikkerhedstjeneste paa Stationer.	
§ 6. Stationsbestyrerens og det øvrige Stationsper- sonales Afløsning og Fratræden.....	13
§ 7. Telefonvagt (Telegrafvagt).....	13
§ 8. Telefoniske [telegrafiske] Meldinger samt Skri- velser vedrørende Toggangen.....	14
§ 9. Stationsbestyrerens Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.....	16
§ 10. Aflaasning og Behandling af Sporskifter.....	16
§ 11. Eftersyn af Sporskifter.....	18
§ 12. Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Sig- nal- og Sikringsanlæg.....	19
§ 13. Forholdsregler, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid.....	20
§ 14. Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørs- ler.....	22
§ 15. Sikring af Vogne.....	23
III. Togenes Størrelse og Sammensætning m. v.	
§ 16. Togenes Størrelse.....	24
§ 17. Togenes Sammensætning og Sammenkobling..	24
§ 18. Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Am- munition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.....	26
§ 19. Eftersyn af Toget.....	28

	Side
§ 20. Forspand	28
§ 21. Skydelokomotiv	28
§ 22. Togenes Hastighed	30
§ 23. Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden	31
IV. Togenes Fremførelse.	
§ 24. Af- og Tilbage melding af Tog	33
§ 25. Fribaneordre	35
§ 26. Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer	38
§ 27. Togenes Indkørsel til farlige Stationer	39
§ 28. Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer	40
§ 29. Togenes Sporbenyttelse paa Stationer	41
§ 30. Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog	42
§ 31. Togenes Standsning paa Stationer m. v.	43
V. Særlige Regler for visse Tog.	
§ 32. Særtog	45
§ 33. Arbejdstog	48
§ 34. Sneplovtog	50
§ 35. Hjælpetog	51
VI. Driftsuregelmæssigheder.	
§ 36. Meldinger om Forsinkelser	52
§ 37. Ny Krydsning og Forlægning af Krydsning fra og til Togfølgestationer	52
§ 38. Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling fra og til Togfølgestationer	55
§ 39. Forlægning af Togpassering	58
§ 40. Aflysning af Tog	58
§ 41. Aflysning af den regelmæssige Drift	59
§ 42. Ufarbare Banestrækninger	61
§ 43. Baade Telefon og Telegraf i Uorden	61
§ 44. Togenes Standsning paa fri Bane	62
§ 45. Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane	62
§ 46. Nedbrudte Tog	65
§ 47. Beskadigede og efterladte Vogne	67
§ 48. Ild i Toget	68
§ 49. Sprængning af Tog	68
§ 50. Løse Vogne	69
VII. Dræsiner, Troljer og lignende.	
§ 51. Dræsiner, Troljer og lignende	70

	Side
VIII. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane, samt Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.	
§ 52. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane	71
§ 53. Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane	72
IX. Bestemmelser vedrørende Rangering.	
§ 54. Almindelige Regler for Rangering	81

	Side
§ 20. Forspand	28
§ 21. Skydelokomotiv	28
§ 22. Togenes Hastighed	30
§ 23. Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden	31
IV. Togenes Fremførelse.	
§ 24. Af- og Tilbage melding af Tog	33
§ 25. Fribaneordre	35
§ 26. Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer	38
§ 27. Togenes Indkørsel til farlige Stationer	39
§ 28. Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer	40
§ 29. Togenes Sporbenyttelse paa Stationer	41
§ 30. Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog	42
§ 31. Togenes Standsning paa Stationer m. v.	43
V. Særlige Regler for visse Tog.	
§ 32. Særtog	45
§ 33. Arbejdstog	48
§ 34. Sneplovtog	50
§ 35. Hjælpetog	51
VI. Driftsuregelmæssigheder.	
§ 36. Meldinger om Forsinkelser	52
§ 37. Ny Krydsning og Forlægning af Krydsning fra og til Togfølgestationer	52
§ 38. Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling fra og til Togfølgestationer	55
§ 39. Forlægning af Togpassering	58
§ 40. Aflysning af Tog	58
§ 41. Aflysning af den regelmæssige Drift	59
§ 42. Ufarbare Banestrækninger	61
§ 43. Baade Telefon og Telegraf i Uorden	61
§ 44. Togenes Standsning paa fri Bane	62
§ 45. Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane	62
§ 46. Nedbrudte Tog	65
§ 47. Beskadigede og efterladte Vogne	67
§ 48. Ild i Toget	68
§ 49. Sprængning af Tog	68
§ 50. Løse Vogne	69
VII. Dræsiner, Troljer og lignende.	
§ 51. Dræsiner, Troljer og lignende	70

	Side
VIII. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane, samt Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.	
§ 52. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane	71
§ 53. Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane	72
IX. Bestemmelser vedrørende Rangering.	
§ 54. Almindelige Regler for Rangering	81

Grundreglerne for Sikkerhedstjenesten paa Privatbanerne er givet af Ministeren for offentlige Arbejder i „Ordensreglement for Privatbanerne“. Dettets Bestemmelser herom er nærmere udformet og suppleret i „Signalreglement for Privatbanerne“ og i nærværende „Sikkerhedsreglement for Privatbanerne“.

I. Almindelige Regler.

§ 1.

Togfølgestationer og Holdsteder. Den fri Bane. Banestykker og Blokafsnit.

1. En Station (Togekspeditionssted), der er dækket af Hovedsignaler og Stationsmærker, er forsynet med Telefon (Telegraf), deltager i Togenes Af- og Tilbage melding, og har en for Togekspeditionen ansvarlig Stationsbestyrer, fyldestgør Betingelsen for at deltage i Ledelsen af Togfølgen til og fra Stationen (Togekspeditionsstedet) og betegnes i nærværende Reglement som *Togfølgestation*.

Andre Stationer (Togekspeditionssteder) samt offentlige og private Sidespor paa fri Bane, Grusgravspor, Billetsalgssteder o. l. betegnes i nærværende Reglement som *Holdsteder* og betragtes som hørende til den fri Bane.

En Togfølgestation, der i nærmere bestemte Tidsrum ikke opfylder de ovenanførte Betingelser, betragtes i disse Tidsrum som Holdsted.

Et Holdsted, der i nærmere bestemte Tidsrum opfylder de ovenanførte for Togfølgestationer stillede Betingelser, betragtes i disse Tidsrum som Togfølgestation.

Togfølgestationer og Holdsteder.

Den fri Bane, Banestykker og Blokafsnit. 2. Den uden for Togfølgestationernes Grænser liggende Del af Banestrækningen benævnes den *fri Bane*. Banestrækningen deles ved Togfølgestationerne i *Banestykker*.

Ved Linieblok kan det enkelte Spor deles i *Blokafsnit*. Et Blokafsnit kan falde sammen med et Banestykke.

§ 2.

Togenes Inddeling.

- Plantog.** 1. *Plantog* er Tog, der er optaget i Tjenestekøreplanen.
- Særtog.** 2. *Særtog* er andre Tog, for hvilke der er angivet Køreplan, og som ikke er bestemt til at standse andre Steder end ved de i Tjenestekøreplanerne eller Særtogsanmeldelserne angivne Togfølgestationer og Holdsteder og heller ikke til at gaa tilbage paa den fri Bane.
- Arbejdstog.** 3. *Arbejdstog* er Tog, der kan standse eller gaa tilbage hvor som helst paa den fri Bane.
- Sneplovtog og Hjælpetog.** 4. *Sneplovtog* og *Hjælpetog* er Tog, som har særlige Formaal.

§ 3.

Tog- og Lokomotivpersonalet.

- Tog- og Lokomotivpersonalet.** 1. Det tjenestegørende Personale i Toget skal under Kørslen være underordnet en enkelt Person, Togføreren, som fortrinsvis er ansvarlig for Togets Førelse og Sikkerhed. For Sneplovtogs Vedkommende tages Bestemmelser angaaende selve Snerydningen dog af den af Baneafdelingen afgivne Tjenestemand (Plovføreren). Hvor intet særligt er anført, omfatter i nærværende Reglement Betegnelsen Lokomotiv ogsaa Motorvogn og Betegnelsen Lokomotivfører ogsaa Motorfører.
- Medførelse af Ur, Reglementer m. v.** 2. Togføreren og Lokomotivføreren skal i Tjenestetiden have et rigtigt gaaende Ur paa sig og være forsynet med Tjenestekøreplan for de Strækninger, paa hvilke de skal forrette Tjeneste, Ordensreglement, Politianordning, Signal-

reglement, nærværende Reglement, de foreskrevne Signalapparater og Formularer til Tog- og Lokomotivrapporter m. v.

3. Inden Toget gaar fra Udgangsstationen, skal Lokomotivføreren have skriftlig Melding om Togets Størrelse (Antal Vognaksler og Vognladninger) samt Bremsernes Art, Antal og Fordeling.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at afgive denne Melding. Driftsbestyreren kan dog for visse Stationer og for visse Tog bestemme, at Meldingen skal afgives af en anden i Toget tjenestegørende, eventuelt af Stationen. Togføreren skal da have Genpart af Meldingen.

Paa Mellestationer skal Togføreren mundtlig give Lokomotivføreren Melding om Forandringer i de ovenanførte Forhold. Endvidere skal Togføreren meddele Lokomotivføreren, hvad der i øvrigt kan have Betydning for Togets sikre og rettidige Fremførelse.

Naar der skiftes Lokomotivfører undervejs, men samme Maskine fortsætter, paahviler det den fratrædende Lokomotivfører at underrette den tiltrædende om, hvad der har Betydning for Togets videre Fremførelse, og overlevere endnu gældende skriftlige Meddelelser.

Ved Maskinskitte i Forbindelse med Skifte af Lokomotivpersonale sker saadan Underretning og Overlevering gennem Togføreren, der er ansvarlig for, at den finder Sted.

Hvis der samtidig skiftes Togfører, deltager saavel den fratrædende som den tiltrædende Togfører i Overleveringen.

4. Lokomotivpersonalet skal under Kørslen holde godt Udkig og være opmærksom paa Vognenes Gang, paa Slutsignalerne samt paa Signaler fra Toget, fra mødende Tog, fra Banelinien, Togfølgestationerne, Holdstederne og Ledbevogtningen.

Tilsvarende Regel gælder for Togpersonalet i det Omfang, Forholdene tillader.

Meddelelser til Lokomotivføreren.

Tog- og Lokomotivpersonalets Udkig.

§ 4.

Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer.

Krydsninger.

1. Ved Krydsning forstaas:

Samtidig Tilstedeværelse paa en Togfølgestation, jfr. dog Pkt. 4 — Krydsningsstationen — af 2 Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *modsat* Køreretning, naar det ene Tog før Ankomsten til Stationen og det andet Tog efter Afgang fra Stationen befarer det samme *enkeltsporede Banestykke*.

Er Togfølgestationen Endestation eller Udgangstation for et af Togene, og Mellemrummet mellem de mødende Togs Ankomst fra og Afgang til samme enkeltsporede Banestykke ikke overstiger 30 Minutter, betragtes Togene som værende samtidig til Stede paa Stationen.

Overhalinger.

2. Ved Overhaling forstaas:

Samtidig Tilstedeværelse paa en Togfølgestation, jfr. dog Pkt. 4 — Overhalingsstationen — af Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *samme* Køreretning, naar Rækkefølgen mellem de to Tog forandres paa Stationen, og naar begge Tog saavel før Ankomsten til Stationen som efter Afgang fra Stationen befarer samme *Spor*.

3. Ved Togpassering forstaas:

Samtidig Tilstedeværelse paa en Togfølgestation — Togpasseringsstationen — af et Arbejdstog inden for dettes Arbejdstid og et Tog (Plantog, Særtog eller Hjælpetog) i *samme eller modsat* Køreretning, naar sidstnævnte Tog før Ankomsten til eller efter Afgang fra Stationen befarer *samme Spor*, som Arbejdstoget har befaret eller skal befare.

4. Under særlige Forhold kan Krydsning og Overhaling finde Sted paa Holdsteder, jfr. § 53.

5. I Tjenestekøreplanen angives, hvor *Plantog* skal krydse, overhale eller overhales.

I Særtogsanmeldelsen angives, hvor *Plantog*, andre Særtog samt Arbejdstog skal krydse, overhale, overhales af eller passeres af vedkommende *Særtog*.

Fastsættelse af Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer.

I Særtogsanmeldelser, ved hvilke der tillyses Arbejdstog, angives, paa hvilke Togfølgestationer *Arbejdstoget* skal passeres af andre Tog.

6. Et Tog maa ikke forlade en Station, paa hvilken det skal krydse et andet Tog, før

enten Krydsningen har fundet Sted, eller Krydsningen er blevet forlagt i Overensstemmelse med de i § 37 anførte Regler, eller det mødende Tog er blevet indstillet,

medmindre det skal fortsætte sit Løb ad et andet Spor end det, der benyttes af det krydsende Tog.

7. Umiddelbart inden Togafgang fra Udgangstationen skal Lokomotivfører og Togfører paa deres Rapporter sætte Kryds ud for de Stationer og Holdsteder, hvor Krydsning, Overhaling eller Togpassering skal finde Sted. Denne Afkrydsning rettes og suppleres, saafremt der senere kommer Meddelelse om nye Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer eller om Forlægning af disse eller af de tidligere fastsatte.

§ 5.

Togfølge og Sporbenyttelse.

1. Paa samme Banestykke maa der ikke samtidig være Tog, der kører i Retning *mod hinanden*. (Jfr. dog § 53). Tog i modsat Retning.

2. Paa Baner uden Linieblok maa der mellem 2 Nabotogfølgestationer kun være eet Tog (*Kørsel med Stationsafstand*). (Jfr. dog § 53). Baner uden Linieblok.

Det er tilladt Arbejdstog og Hjælpetog at følge efter Plan- og Særtog paa alle Baner uden Linieblok (jfr. dog § 34: Sneplovtog) uden Iagttagelse af Stationsafstanden, naar følgende Betingelser opfyldes:

at Kørslen foregaar om Dagen og i klart Vejr,

at begge Tog er underrettet om den trufne Anordning, herunder om eventuel Standsning af det forreste Tog ved et foran næste Togfølgestation liggende Holdsted,

at det forreste Tog ikke har Skydelokomotiv,
 at det bageste Tog afgaar tidligst 5 Minutter efter det
 forreste, og
 at det bageste Tog fremføres med ringere Hastighed end
 det forreste og ikke hurtigere, end at det med Sikkerhed
 kan bringes til rettidig Standsning, saafremt det forreste
 Tog standser undervejs, eller saafremt Afstanden mellem
 Togene kendeligt formindskes.

Da det bageste Tog maa regne med, at et Signal til
 Indkørsel til den foranliggende Togfølgestation kan gælde
 det forreste Tog, maa fornøden Forsigtighed iagttages ved
 Kørslen mod og ind paa Stationen, der saa vidt muligt skal
 undgaa at standse det forreste Tog udenfor.

3. For Baner med Linieblok fastsættes særlige
 Regler af Ministeren for offentlige Arbejder.

Baner med
 Linieblok.

II. Sikkerhedstjeneste paa Stationer.

§ 6.

Stationsbestyrerens og det øvrige Stationspersonales Afløsning og Fratræden.

1. Naar Stationsbestyreren tiltræder eller slutter Tjenesten, samt naar han afløses, skal Bemærkning derom med Angivelse af Klokkeslettet indføres i Telefonjournalen.

Stationsbestyreren.

Bemærkningen skal indeholde en Meddelelse om modtagne Depecher, Ordre eller andre Bestemmelser, som det er af Betydning for Afløseren at kende. Bemærkningen skal ved Stationens Lukning endvidere indeholde Angivelse om de i § 13 nævnte Forholdsregler.

Den fratrædende Stationsbestyrer og Afløseren, henholdsvis den, der overtager Tjenesten, naar Stationen atter aabnes, underskriver Bemærkningen.

Afløsning af Stationsbestyrer maa ikke uden bydende Nødvendighed finde Sted, naar der er gjort Skridt til Forlægning af Krydsning, Forandring af Overhaling, Indstilling af Tog o. l. Den tjenestehavende Stationsbestyrer maa i saadanne Tilfælde ikke fratræde, forinden Forholdet er bragt i Orden.

2. Af det øvrige Stationspersonale maa ingen, der har Tjeneste paa Stationen, fratræde Tjenesten, forinden Afløseren er mødt eller, saafremt ingen Afløser skal møde, før han har faaet Tilladelse af sin nærmeste foresatte paa Stationen.

Det øvrige Stationspersonale.

§ 7.

Telefonvagt (Telegrafvagt).

Af Hensyn til Toggangen holder Togfølgestationer Telefonvagt (Telegrafvagt) fra en passende Tid, forinden Dagens

Telefonvagt (Telegrafvagt).

første Tog indlades paa, og indtil Dagens sidste Tog har forladt et til Stationen grænsende Banestykke.

Denne Regel gælder efter Omstændighederne den samlede Toggang for Dagen eller Toggangen i de Tidsrum, i hvilke Stationen efter Driftsbestyrerens nærmere Bestemmelse er aaben.

§ 8.

Telefoniske (telegrafiske) Meldinger samt Skrivelser vedrørende Toggangen.

Telefonens
(Telegrafens)
Benyttelse.

1. De i nærværende Reglement omhandlede Depecher vedrørende Toggangen kan efter Omstændighederne afgives telefonisk eller telegrafisk. Hvor der i nærværende Reglement er anført Ordet *telefonisk* omfatter dette saavel telefonisk som telegrafisk Afgivelse af Depecher.

Overholdelse
af foreskreven
Ordlyd.

2. Naar der for Depecher er foreskrevet en bestemt Ordlyd, skal denne nøje overholdes.

Depechers
Befordring.

3. Depecher, der angaar Toggangen, har i Almindelighed Forrang for alle andre Telefonsamtaler og Telegrammer.

Depechers
Affattelse.

4. Depecher skal altid være forsynet med Adresse og Underskrift og indføres straks i Telefon-, henholdsvis Toggjournalen.

For Depecher fra en Station er Stationsnavnet tilstrækkelig Underskrift. Ved Kvitteringer skal tillige den modtagende Ekspedients Navn anføres.

Depechers
Gentagelse.

5. Depecher om Toggangen, der angaar vigtige Foranstaltninger, som ikke forud er anmeldt, skal straks gentages af den modtagende Station, dog gentages en Liniedepeche kun af den af Afsenderstationen udpegede Station.

Stationsbe-
styrerens Un-
derretning.

6. Ankomne Depecher og Skrivelser vedrørende Toggangen, skal, naar de modtages af andre end Stationsbestyreren, straks meddeles denne.

Anvendelse af
Forkortelser.

7. I alle Depecher, Skrivelser o. l. vedrørende Toggangen maa Stationsnavne og Tognumre ikke forkortes. Det er dog tilladt i Af- og Tilbagemeldinger samt i tele-

grafiske, men ikke i telefoniske, Kvitteringer for Telegrammer vedrørende Toggangen at benytte de i Tjenestekøreplanen anførte Stationsforkortelser i Adresse og Underskrift.

8. Af- og Tilbagemeldinger maa ikke sammenkobles med andre Meddelelser, men skal gives for sig og mod særlig Kvittering.

Sammenkob-
ling af De-
pecher.

En Tilbagemelding og paafølgende Afmelding kan dog gives samlet.

9. Aflevering til Lokomotivføreren af Fribaneordrer, Depecher og skriftlige Meddelelser skal ved Tog, der fremføres af 2 Lokomotiver, udføres saaledes, at Ordrene og Meddelelserne m. v. gives Føreren af det forreste Lokomotiv, efter at deres Indhold forud mundtlig af Overbringeren er meddelt Føreren af bageste Lokomotiv.

Aflevering af
Depecher
m. v. til Tog
med 2 Loko-
motiver.

10. Hvor trykte Formularer til Depecher og Meddelelser, som omhandles i nærværende Reglement, foreligger, skal saadanne anvendes.

Anvendelse af
trykte Formu-
larer.

11. Telefonisk Afgivelse af de i nærværende Reglement omhandlede Depecher skal ske under nøje Overholdelse af efterfølgende Regler:

Telefonisk
Afgivelse af
Depecher.

Efter Afgivelsen noteres Klokkeslettet i Afsenderstationens Telefonjournal.

Modtagerstationen indfører straks Depechen ordret i sin Journal med Angivelse af Klokkeslet og gentager det derefter for Afsenderstationen samt kvitterer ved Tilføjelse af den modtagende Ekspedients Navn.

Er Gentagelsen rigtig, bekræftes dette af Afsenderstationen under Tilføjelse af Ekspedientens Navn.

I Afsenderstationens Telefonjournal anføres derefter „Gentaget Kl.“ og den kvitterende Ekspedients Navn.

Modtagerstationen indfører ligeledes i sin Journal Bemærkningen „Gentaget Kl.“ og Navnet paa den, der har modtaget Gentagelsen.

Er Gentagelsen ikke rigtig, foretages Berigtigelse, hvorefter Gentagelse finder Sted under de foreskrevne Former.

For Afgivelse af telefoniske Af- og Tilbage meldinger gælder særlige Regler, se § 24.

Stationsbestyrerens Ansvar for Depecher m. v.

12. Stationsbestyreren er ansvarlig for de Depecher angaaende Toggangen, der afsendes eller skal afsendes fra Stationen, og den Omstændighed, at en tjenestegørende har misforstaaet en mundtlig Ordre fra Stationsbestyreren eller undladt at efterkomme den, kan ikke i nogen Henseende formindske det Ansvar, som paahviler Stationsbestyreren, idet denne i ethvert Tilfælde skal forvise sig om, at hans Ordre bliver udført.

§ 9.

Stationsbestyrerens Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.

Stationsbestyrerens Nærværelse under Togs Ind-, Ud- eller Gennemkørsel.

Under Togs Gennemkørsel paa en Station skal Stationsbestyreren iagttage Toget under dets Passage gennem Stationen og skal i den Anledning opholde sig i Togvejens Nærhed, saa vidt muligt paa Perronen.

Samme Regel gælder ved Togs Ind- og Udkørsel, for saa vidt uopsættelige Arbejder ikke kræver hans Nærværelse andetsteds. Stationsbestyreren skal altid have de nødvendige Signalmidler ved Haanden til Standsning af Tog.

§ 10.

Aflaasning og Behandling af Sporskifter.

Sporskifternes Stilling.

1. For Sporskifter i Hovedspor skal af Driftsbestyreren være foreskrevet en bestemt Normalstilling. For de øvrige Sporskifter skal Stationens Leder saa vidt muligt fastsætte en Normalstilling.

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

Sporskifternes Aflaasning.

2. Sporskifternes Aflaasning:

a. *Aflaasning ved Hængelaas.*

Nøglerne til Hængelaasene skal uvægerligt fjernes fra Laasene, naar Aflaasningen er sket. Sporskifter, der

aflaases med Hængelaas, skal henstaa aflaset, undtagen naar der foretages Ranging eller Sporskifteeftersyn. Det er ubetinget forbudt Personale, der ikke er beskæftiget ved Ranging og Sporskifteeftersyn samt Stationstjenesten, at være i Besiddelse af Nøgler til Stationernes Sporskiftelaase.

b. *Aflaasning ved Nøglelaase, som ikke indgaar i Centralsikring.*

Efter foretagen Aflaasning af Nøglelaasene skal Nøglerne anbringes paa foreskrevne Plads.

c. *Centralsikring.*

Sporskifter, der aflaases ved Hjælp af et Aflaasningshaandtag, eventuelt Kontrolaflaasningshaandtag, skal henstaa uafaset. Dog skal korresponderende Sporskifter, som aflaases ved samme Aflaasningshaandtag, i Sporforbindelser til Sidespor henstaa aflaset.

I Togtid stilles og aflaases Sporskifterne som foreskrevet paa Betjeningsplanen for Sikringsanlægget.

Under Togudkørsel kan paa centralsikrede Stationer uden Udkørselssignaler den foreskrevne Aflaasning af modgaende Sporskifter i Togvejen og af Sporskifter, der fra Sidespor giver Adgang til Togvejen, ske fra Centralapparatet.

Hvor der i Sikringsanlægget indgaar nøgleaflasede Sporskifter, skal Nøglerne være indsat i de tilsvarende Nøglehuller i Centralapparatet.

Paa Baner, hvor største tilladte Kørehastighed overskrider 75 km/T, skal Sporskifter, der kan ventes befaret imod Tungespidsen af personførende Plantog, være centralsikret.

Om Regler for Sporskifternes Aflaasning, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid, se § 13.

Om Regler for Sporskifternes Aflaasning paa Sidespor paa fri Bane, se § 52.

3. Sporskiftelaasene maa under ingen Omstændigheder bruges til andet end Aflaasning af Sporskifter.

Sporskiftelaasenes Anvendelse

Sporskifters
Opskæring.

4. Sporskifter, som ved en Fejl er befaret medgaaende i urigtig Stilling, maa ikke befares i Retning mod Tunge-
spidsen, før de er efterset og fundet farbare. Saadanne Op-
skæringer skal straks anmeldes.

Alle Opskæringer ved centralsikrede Sporskifter —
ogsaa paabegyndte, hvor et Hjul har været i Klemme mellem
den tilliggende Tunge og Sideskinnen, medens Sporskifte-
og Betjeningslaasen tilsyneladende ingen Skade har taget
— skal straks anmeldes.

Personalets
Anvendelse til
Sporskifte- og
Signalbetje-
ning.

5. Driftsbestyreren træffer Bestemmelse om, i hvilke
Tilfælde Stationspersonalet og i hvilke Tilfælde Togperso-
nalet paa en Station har Ansvar for Betjeningen og Afla-
asningen af Stationens Sporskifter.

Stationens Leder har Ansvar for, at kun det under
Stationen tjenstgørende Personale, som er fuldt fortrolig
med Sporskifte- og Signalbetjening, benyttes til saadanne
Arbejder.

Hvor Rangering med Tog paa en Togfølgestation ledes
og udføres af Togpersonalet, skal Togføreren efter endt Ran-
gering afgive Melding til Stationsbestyreren om, at Spor-
skifterne er rigtigt indstillet og aflaaet og Togvejen fri
(jfr. § 26).

§ 11.

Eftersyn af Sporskifter.

Eftersyn af
Sporskifter.

Stationsforstanderen (Stationsmesteren) skal personlig
foretage dagligt Eftersyn af alle Sporskifter, som ligger i
Togvejene, samt alle Sporskifter og Sporspærrer, som ind-
gaar i eventuelle Sikringsanlæg.

Paa Stationer, der ikke bestyres af en Stationsforstan-
der eller en Stationsmester, men hvis Ledelse Driftsbestyre-
ren har overdraget en anden tjenestegørende, skal denne
foretage Eftersynet.

Paa Stationer, som alene betjenes af Ekspeditricer,
samt paa ubetjente Holdsteder træffer Driftsbestyreren
nærmere Bestemmelse om, til hvem Eftersynet skal over-
drages. Som Hovedregel udføres dette af Personale under

Baneafdelingen, der udfører det i Forbindelse med det fore-
skrevne Eftersyn af Sporet. Eftersyn af Sporskifter og
Sporspærrer skal paa de her omhandlede Stationer og Holde-
steder foretages saa vidt muligt daglig men mindst 3 Gange
om Ugen med højst 2 Dages Mellemlum.

Ved Eftersyn af et Sporskifte skal det konstateres, at
Tungetilslutningen er i Orden i den Stilling af Sporskiftet,
hvori det er aflaaet, det vil sige, at det Stykke, Tungen
kan fjernes fra Sideskinnen, naar Sporskiftet er aflaaet,
er mindre end 3 mm, at Sporskifterne og Sporspærrerne er
forskriftsmæssigt aflaaet, samt at Sporskiftesignalets Stil-
ling svarer til Sporskiftets Stilling.

Det prøves for aflaaelige Sporskifters Vedkommende,
om Sporskiftet kan aflaaes i urigtig Stilling.

Hvor Sporskifteeftersynet foretages af Stationsperso-
nalet, skal Bemærkning om, at det har fundet Sted, med
Angivelse af i hvilket Tidsrum indføres i Telefonjournalen.
Bemærkningen underskrives af den, der har foretaget
Eftersynet.

§ 12.

Forandring ved og Ibrugtagning af Spor-, Signal- og Sikringsanlæg.

1. Ved Forandring i en Stations Spor-, Signal- eller
Sikringsanlæg, ved Ibrugtagning af nye Sikringsanlæg og
i øvrigt ved større Arbejder af anden Art foranlediger Drifts-
bestyreren alle vedkommende instrueret i fornødent Omfang.

Underretning
om Ændring
i Anlæg m. v.

2. Dækning af en Sporstrækning, der under Arbejdet
er ufarbar eller skal befares med Forsigtighed, sker efter
Signalreglementets Forskrifter og foranlediges af den, der
leder Arbejdet. I øvrigt paahviler det Stationen at drage
Omsorg for, at de for Sikring af Tog- og Rangerbevægelser
fornødne Foranstaltninger træffes.

Dækning af
Spor m. v.

§ 13.

Forholdsregler, naar en Station lukkes eller overgaar til at være ubetjent i Togtid.**I. LUKKEDE STATIONER.**

1. Inden en Station lukkes ved Toggangens Ophør eller i togfri Tidsrum, skal Stationsbestyreren have skaffet sig Vished for:

at den foreskrevne Togvej er fri, og at samtlige Sporskifter i Togvejen med tilhørende Dækningssporskifter og Sporspærre er rigtigt stillet og aflaaet, eventuelt kontrolaflaaet, og

at Vogne, hvis Indløb i Togvejen ikke kan hindres ved aflaaede Sporskifter eller Sporspærre, er sikret mod at komme i Bevægelse ud imod den paagældende Togvej, saaledes at denne uden Hindring kan befares af Tog, der eventuelt løber uanmeldt efter Stationens Lukning, at der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstande, som af en eller anden Grund kan blive sat i Bevægelse og derved komme ud i Togvejen.

2. Den foreskrevne Aflaasning af Sporskifter og Sporspærre sker paa centralsikrede Stationer ved Hjælp af Sikringsanlægget, idet Kontrollaaelse eventuelt ogsaa skal benyttes.

Sporskifter og Sporspærre, som ikke er inddraget under et Sikringsanlæg, men kun sikres ved Nøgelaas eller Hængelaas, skal være aflaaet og Nøglen fjernet fra Sporskiftet, henholdsvis Sporspærren.

Stationsbestyreren skal bl. a. ved Aflaasning af Signalarum, henholdsvis Aflaasning af fritstaaende Trækbukke, sikre sig, at uvedkommende ikke kan gribe ind i Sikringsanlægget. Stationsbestyreren skal saaledes ogsaa sikre sig, at de af Sporskifter og Sporspærre udtagne Nøgler ikke er tilgængelige for uvedkommende. Kan fritstaaende Trækbukke ikke aflaaes saaledes, at de deri anbragte Sporskiftenøgler er utilgængelige for uvedkommende, skal Nøglerne udtages og opbevares paa anden foreskreven Plads.

Ved det i § 6 nævnte Notat i Telefonjournalen ved Lukning af Stationen skal det anføres, at forannævnte Krav er opfyldt.

II. UBETJENTE STATIONER.

En Station kan, naar nedennævnte Bestemmelser er opfyldt, være ubetjent i Togtid.

Ubetjente Stationer betragtes som Holdsteder.

1. Toghastigheden maa ikke overstige 75 km i Timen, medmindre Stationerne er centralsikrede.

2. I Tjenestekøreplanen angives, ved hvilke Plantog en Station er ubetjent, og i Anmeldelsen for et Særtog angives, hvorvidt en eller flere Stationer er ubetjent ved Særtoget.

3. Naar en Station skal overgaa til at være ubetjent, efterser Stationsbestyreren, om Sporskifterne er retstillet til Togvejen og aflaaet baade ved Buk og Tungespids, og om Togvejen er fri. Henstaaende Vogne sikres mod utilsigtede Bevægelser. Endvidere aflaaes Bomme over Sidespor, og Hovedsignalet sættes ud af Virksomhed, jfr. Signalreglementet. Stationen melder derefter til den i Tjenestekøreplanen angivne Station: „N. N. Station er forskriftsmæssigt sikret, og Betjeningen ophører“. Meldingen indføres baade i den afgivende og modtagende Stations Telefonjournal.

4. Naar det er bestemt, at en eller flere Stationer skal være ubetjent for et Tog, maa dette ikke afsendes fra en Togfølgestation, førend denne har modtaget Melding om, at de mellem denne og næste Togfølgestation liggende, ubetjente Stationer er blevet forskriftsmæssigt sikret. De Stationer, hvortil Meldinger skal ske, angives i Tjenestekøreplanen.

5. Stationsbestyreren paa en Togfølgestation maa ikke fratræde Tjenesten, forinden den Toggang er afviklet, som planmæssig skal have fundet Sted, mens Stationen endnu fungerer som Togfølgestation.

6. Naar en eller flere Stationer er ubetjent, foretages Af- og Tilbage melding af Toget imellem Banens øvrige

Eftersyn og Indstilling af Togvej m. v.

Aflaasning af Sporskifter m. v.

Togfølgestationer paa sædvanlig Maade i Overensstemmelse med nærværende Reglement.

7. Forinden en Station igen overgaar til at være ubetjent, skal eventuelle Sikringsanlæg være bragt tilbage i Normalstilling. Stationsbestyreren skal personlig forvisse sig om, at Indkørselssignalerne staar paa „Stop“.

8. Et Hovedsignal, som er sat ud af Virksomhed, be-
tragtes som Stopsignal for alle andre Tog end dem, for hvilke Stationen er ubetjent.

9. Kan den i Punkt 3 omhandlede Melding ikke foretages, skal Stationen foranledige, at Tog- og Lokomotivføreren for de Tog, der skal passere den ubetjente Station, underrettes skriftligt. Der skal da udvises særlig Forsigtighed ved Togets Indkørsel paa Stationen.

10. For Stationer, der normalt foretager Bevogtning af Overkørsler, jfr. § 14.

11. Naar Togføreren i Tilfælde af Rangering har foretaget Oplaasning af en Sporforbindelse, er han personlig ansvarlig for, at Stationens Spor efter endt Rangering bringes tilbage i den i foranstaaende Punkter foreskrevne Stand, og at Vognene er hensat paa Sidesporet indenfor Frispormærkerne og er bremsset eller afstoppet.

Saafremt Linieringning foretages paa den paagældende Bane, skal Anlægget stilles til Gennemringning.

Ved centralsikrede Stationer skal der forholdes efter en af Ministeren for offentlige Arbejder fastsat særlig Instruks.

§ 14.

Særlige Bestemmelser for bevogtede Overkørsler.

Ansaret for Bevogtningen af de inden for Stationernes Omraade beliggende, bevogtede Overkørsler paahviler Stationsbestyreren eller, for saa vidt der maatte være en særlig Ledpasser, denne.

Hvor Bevogtningen af en Overkørsel er underlagt en Station, der er ubetjent i Togtid, skal Togene i den Tid, hvor den paagældende Station er ubetjent, bringes til Standsning foran Overkørslen og derpaa med Forsigtighed rangeres over

denne. Saadanne Overkørsler kendetegnes ved et særligt i Bremseafstand anbragt Mærke, jfr. Signalreglementet (Nr. 80).

§ 15.

Sikring af Vogne.

Henstaaende Vogne skal være sikret mod at komme i Bevægelse ud i Togvejen. Vognene skal saa vidt muligt holdes sammenkoblet, og Bremsene skal i fornødent Omfang være fastspændt eller nedpindet. Forinden Skrubremsen sættes fast paa en henstillet Vogn (Togstamme), skal Luftbremsen være udlignet. Vogne (Togstammer) maa ikke hensættes luftbremsede. Ved Tjenestens Slutning (jfr. § 13), og i øvrigt naar Forholdene tillader det, skal Vogne, som staar nærmest ved Indmundingen i Hovedspor, sikres ved Hjælp af Sporspærre, Stoppebomme el. l.

Naar det ved Reparation af Vogne, der henstaar paa Spor, som hører under Stationens Omraade, er nødvendigt, at Arbejderne opholder sig under Vognene, maa dette kun ske med Stationsbestyrerens Samtykke, og denne skal da drage Omsorg for, at Vognene ikke sættes i Bevægelse, bl. a. ved, at Rangering mod Vognene undgaas. Vognene dækkes med Standsignaler i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Arbejdes der under en Vogn, som er indlemmet i Tog, skal Stationsbestyreren (evt. Togføreren) sørge for, at Toget ikke sættes i Bevægelse igen, medens Arbejdet staar paa.

III. Togenes Størrelse og Sammensætning m. v.

§ 16.

Togenes Størrelse.

Togenes Størrelse angives i Antal Aksler og Antal Vognladninger og skal være i Overensstemmelse med de i Ordensreglementets § 27 fastsatte Regler. 1 Vognladning (Vgl.) = 10,000 kg (10 ts).

§ 17.

Togenes Sammensætning og Sammenkobling.

1. Intet Tog maa fremføres af mere end 2 Lokomotiver. (Om Forspand se § 20).

Yderligere kan der bag paa Toget anvendes et Skydelokomotiv (se § 21).

2. Utjenstdygtige Damplokomotiver skal — naar anden Ordre ikke foreligger — befordres op til det trækkende Lokomotiv; utjenstdygtige Motorlokomotiver og Motorvogne uden gennemgaaende Trækapparat skal befordres bagest i Toget. Denne Bestemmelse gælder dog ikke ved Fremførelse (Videreførelse) af et nedbrudt Motortog.

Om Arbejdstog og Tog, som paa Grund af Uheld ikke kan trækkes videre, se Ordensreglementets § 28.

3. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 75 km/T*, maa ikke fremføres Godsvogne. I personførende Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 70, men ikke 75 km/T*, maa fremføres lukkede Godsvogne, hvis Akselafstand er 4,5 m eller derover. Saadanne Vogne skal dog befordres bagest i Toget.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 60 km/T*, maa ikke medføres *aabne Vogne* eller Vogne, hvis Akselafstand er under 3,5 m.

I Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 45 km/T*, maa ikke medføres Vogne, hvis Akselafstand er under 3 m.

Sammenlæssede Vogne skal — hvad enten de er sammenkoblet med Skruekobling, med Koblingsstang eller ved selve Læsset — fortrinsvis medføres i ikke-personførende Tog og maa ikke medføres i Tog, hvis største tilladte Hastighed *overskrider 45 km/T*. De nævnte Vogne maa ikke løbe umiddelbart op til Personvogne med rejsende.

Tomme Vogne og sammenlæssede Vogne, hvis Last er under Halvdelen af Vognenes paamalede Last, maa ikke fremføres i Tog, naar de er forbundne med Koblingsstang eller ved selve Læsset (dog kan der for Arbejdstog under særlige Forhold tillades Afvigelser herfra).

Om Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker se § 18.

4. Al Sammenkobling af Togets Køretøjer skal ske ved Dobbeltkobling. Sammenkobling.

Ikke benyttede Koblinger og Sikkerhedskæder skal være anbragt paa Plads.

Sammenkoblingen af Lokomotivet og forreste Vogn skal foretages saaledes, at der ved strakt Kobling under Kørsel fremkommer et Mellemrum af ca. 30 mm mellem Lokomotivets og forreste Vogns Pufferplader.

Sammenkoblingen af Vognene indbyrdes skal foretages saaledes:

a. *Rene Godstog, hvis største tilladte Hastighed ikke overskrider 60 km/T:*

Pufferne skal berøre hinanden, naar Toget holder stille paa lige Spor.

b. *Rene Persontog samt Godstog, hvis største tilladte Hastighed overskrider 60 km/T:*

Samtlige Træk- og Pufferfjedre skal være spændt, naar Toget holder stille paa lige Spor.

Alm. Regler
for Beregning
af Togenes
Størrelse.

Lokomotiver-
nes Antal.

Lokomotivers
og Motorvog-
nes Plads i
Toget.

Togenes Sam-
mensætning.

c. *Blandede Tog:*

Godsvognsdelen sammenkobles som angivet under a og Personvognsdelen som angivet under b.

Om Sammenkobling af Vogne, læssede med visse Arter Sprængstoffer eller Ammunition, se § 18.

§ 18.

Befordring af Vogne med Sprængstoffer og Ammunition samt af Beholdervogne indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.

1. Ved Befordring af Vogne, læsset med visse i Statsbanernes Godsbefordringsreglements Bilag A nævnte Sprængstoffer og Ammunition, skal følgende Forholdsregler iagttages:

Naar de paagældende Forsendelser anmeldes til Befordring, skal Afsendelsesstationen straks underrette Driftsbestyreren, som foranlediger det videre fornødne.

Samtlige Stationer, som berøres af Transporten, skal rettidigt underrettes om Forsendelsen med Angivelse af det paagældende Togs Nummer. Ligeledes skal Tog- og Lokomotivpersonalet paa krydsende, mødende og overhalende Tog saa vidt muligt have Underretning.

Lokomotivføreren paa forbigående Damplokomotiver, herunder Rangerlokomotiver, og Kedelpassere i opfyrede, i Togene værende Kedelvogne skal skriftligt underrettes i betimelig Tid. Bliver Toget, hvori Forsendelsen foregaar, overhalet af et Tog uden for Planen, skal det overhalende Tog underrettes. Førere paa Rangerlokomotiver underrettes skriftligt af den paagældende Station.

Tobaksrygning eller Brug af Ild eller utildækket Lys maa ikke foregaa i Nærheden af nævnte Vogne. Paa forbigående Damplokomotiver skal Fyrdøre og Askeklapper holdes lukket.

Ved Befordring af disse Sprængstoffer m. v. i saa store Mængder, at der kræves mere end 8 Vognakser, skal Befordringen ske i særlige i den Anledning tillyste Tog. Mindre

Mængder skal befordres med Godstog og, hvor saadanne ikke findes, med blandede Tog.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i et Tog er Vogne med eksplosive Stoffer.

Mellem Lokomotivet og de læssede Vogne skal der findes mindst 4 andre Vogne, der ikke er læsset med letantændelige Genstande (herunder henregnes ikke Kul, Koks og Træ).

Vogne, der er læsset med saadanne Sprængstoffer eller Ammunition, skal holdes saa langt fjernet fra Lokomotivet som muligt, men det skal dog iagttages, at den bageste Togdel bestaar af mindst 3 Vogne, der ikke er læsset med letantændelige Genstande.

De med Sprængstoffer eller Ammunition læssede Vogne skal kobles fast baade indbyrdes og til de forangaende og efterfølgende Vogne; Koblingen skal nøje efterses paa Mellemstationer, hvor Tiden tillader det.

Paa Vogne, der er læsset med eksplosive Genstande, maa Bremserne ikke betjenes; det samme gælder den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende Vogn; saafremt disse Vogne har Luftbremse, maa de kun anvendes som Ledningsvogne. Den sidste Vogn i Toget skal have betjent Skruebremse.

Vognene skal rangeres med særlig Forsigtighed; navnlig maa der ikke rangeres med Stød med eller imod dem, og det skal paases, at andre løsladte eller ved Stød igangsatte Vogne ikke tørner imod dem.

Under længere Ophold paa Mellemstationer skal Vognene køres hen paa et saa fjernt som muligt beliggende Sidespor.

2. Tobaksrygning eller Brug af aaben Ild maa ikke finde Sted i Nærheden af læssede eller tomme Beholdervogne.

Tændte Signallygter maa ikke anbringes paa saadanne Vogne eller i disses Bremserum.

Paa Vogne, der er læsset med brandfarlige Vædsker af Klasse I (Benzin o. l.), maa Bremserne ikke benyttes.

Beholdervogne, indrettet til Befordring af brandfarlige Vædsker.

§ 19.

Eftersyn af Toget.Eftersyn af
Toget.

Inden et Tog forlader sin Udgangsstation, skal det nøje efterses, at Lokomotiver og Vogne er tilbørligt sammenkoblet, at Vognene er forsvarligt læsset, at det foreskrevne Antal Bremsere er til Stede og rigtigt fordelt og betjent, og at den gennemgaaende Bremseindretning — for saa vidt en saadan findes — og de forskriftsmæssige Varme-, Belysnings- og Signalindretninger er i Orden.

Det paahviler almindeligvis Togføreren at foretage dette Eftersyn. Driftsbestyreren kan dog for visse Tog og for visse Stationer bestemme, at Eftersynet skal foretages af Stationen.

Den forannævnte Undersøgelse af Togets rette Sammensætning skal i fornødent Omfang gentages, naar Lokomotivet eller Vogne er blevet til- eller frakoblet.

§ 20.

Forspand.Regler for
Medgivelse
af Forspand.

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

§ 21.

Skydelokomotiv.Anvendelse af
Skydelokomo-
tiv.

1. For at overvinde stærke Stigninger eller for at sætte Tog i Gang er det tilladt at lade et Lokomotiv eller en Motorvogn — i det følgende benævnt *Skydelokomotiv* — skyde bag paa Toget.

Skydelokomotiv maa ikke anvendes, naar der i Toget findes Vogne med eksplosive Stoffer eller Vogne, der er sammenkoblet ved Koblingsstang.

Kobling til
Toget.

2. Skydelokomotiv maa kun tilkobles Toget, naar det følger med til Nabotogfølgestationen.

3. Skydelokomotiv skal i Almindelighed virke direkte paa Togets bageste Vogn, hvorfor Signalplanke ikke maa anvendes. Det kan dog i enkelte Tilfælde tillades at have indtil 4 Aksler mellem Togets bageste Vogn og Skydelokomotivet. Vognene skal være koblet til Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives udover Rangergrænsemærket.

Skydelokomo-
tivets Virken
paa Toget.

4. Det er tilladt at medføre indtil 12 Aksler bag paa Skydelokomotivet, der i dette Tilfælde ikke maa medgives ud over Rangergrænsemærket.

Befordring af
Vogne med
Skydelokomo-
tiv.

5. Naar der medgives et Tog Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, betragtes et saadant Lokomotiv som hørende til Toget.

Underretning
af Nabotog-
følgestationen
og Skydeloko-
motivet.

Inden Afsendelsen underrettes den paagældende Nabotogfølgestation ved følgende Depeche:

„Tog har Skydelokomotiv, som gaar tilbage“, eller: „Tog har Skydelokomotiv til Station“

Skydelokomotivet underrettes ved Afskrift af Depechen.

6. Skal det Tog, der medgives Skydelokomotiv, føre Underretningssignaler, maa Skydelokomotivet ikke medgives ud over Rangergrænsemærket, medmindre det følger med til en Togfølgestation, i hvilket Tilfælde Underretningssignalerne anbringes paa Skydelokomotivet. Standser Toget ikke paa den Togfølgestation, hvortil Skydelokomotivet medfølger, anbringes Underretningssignalerne tillige paa Togets bageste Vogn.

Afgivelse af
Underret-
ningssignaler.

7. Det Spor, ad hvilket Skydelokomotivet er medgivet, maa ikke befares af andre Tog, før Skydelokomotivet er naaet tilbage fra den fri Bane eller er ankommet til næste Togfølgestation, og den Station, hvortil Skydelokomotivet er vendt tilbage, henholdsvis ankommet, har underrettet den anden Togfølgestation.

Spærring af
Banestykket.

8. Naar en Rangermaskine uden Dødmansanordning anvendes som Skydelokomotiv ud over Rangergrænsemærket, skal den foruden at være betjent af Rangerføreren tillige være ledsaget af en Rangerleder, som skal tage Plads

Eenmandsbe-
tjent Ranger-
maskines An-
vendelse som
Skydelokomo-
tiv.

i Lokomotivets Førerhus, og som i det mindste er saa for-
trolig med Lokomotivets Betjening, at han kan bringe det
til at standse og gaa tilbage.

9. Lokomotivføreren og Togføreren for det Tog, der
medgives Skydelokomotiv, skal underrettes om Medgivelsen.

§ 22.

Togenes Hastighed.

1. I Tjenestekøreplanen er for hver Banestrækning
angivet den største Hastighed, hvormed den paagældende
Banestrækning maa befares, samt alle forekommende faste
Hastighedsnedsættelser.

I Tjenestekøreplanen maa kun angives Hastigheder
paa mere end 45 km i Timen ad Gennemkørselssporet,

naar Stationen har Centralaflaasning, og der kan vises

Mastesignal: „Kør igennem“, eller

naar samtlige Sporskifter i Togvejen er dobbelt aflaasede.

2. For hvert enkelt *Plan- eller Særtog* skal i Tjeneste-
køreplanen, henholdsvis Særtogsanmeldelsen, fastsættes den
største Hastighed, hvormed det sædvanligt er tilladt at
fremføre Toget, naar de for den paagældende Hastighed i
øvrigt gældende Betingelser er opfyldt, saasom Beskyttel-
sesvogne, Bremsernes Art, Antal og Fordeling, Lokomo-
tivernes største tilladte Hastighed m. m. Naar Togets Sam-
mensætning m. m. tillader en Forhøjelse af den største til-
ladte Hastighed inden for den i Punkt 1 fastsatte Grænse,
skal Togføreren underrette Lokomotivføreren om, med
hvilken største tilladte Hastighed Toget kan fremføres.

Ved Fastsættelsen af Kørehastigheden maa kun an-
vendes Hastigheder, der er delelige med 5.

3. For *alle Tog* skal største tilladte Hastighed ned-
sættes til højst:

- 60 km/T, naar Toget fremføres af 2 Lokomotiver med
Tenderne koblet mod hinanden.
- 60 km/T, naar Luftbremsen i et Tog sættes ud af Brug.

- 45 km/T, naar det Lokomotiv, som er i Spidsen for
Toget, kører med Tenderen forrest (gælder dog ikke
for Tenderlokomotiver).
- 45 km/T, naar et Sporskiftesikringsanlæg sættes ud af
Brug, og da under Gennem-, Ind- eller Udkørsel paa
vedkommende Togfølgestation eller Holdsted.
- 30 km/T ved skrubremse samt ved luft- og skru-
bremse Togs Indkørsel paa „farlige Stationer“ („far-
lige“ Spor paa saadanne).
- 25 km/T, naar det Motorlokomotiv (Motorvogn), som
er i Spidsen for Toget, ikke kører med Førerrummet
forrest.
- 25 km/T, naar Fløjten paa det Lokomotiv, der er i
Spidsen for Toget, bliver utjenstdygtig.
- 25 km/T, naar Toget skydes af Lokomotivet uden at
have Førerplads i Spidsen af Toget.
- 25 km/T for Særtog, som ikke er signaleret eller anmeldt
for Bevogtningspersonalet.

Hastigheden skal nedsættes eller Togene helt standses,
naar Signalerne paa Grund af usigtbart Vejr eller af andre
Aarsager ikke tydeligt kan ses, samt naar der viser sig
Hindringer paa Banen.

4. Lokomotivføreren skal afpasse Togets Fart saaledes, **Afpasning af**
at gennemkørende Tog ikke passerer en Station m. v., og **Togets Fart.**
standsende Tog ikke ankommer til en Station m. v. tidligere
end 5 Min. før den i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmel-
delsen angivne Tid.

§ 23.

Midlertidig Nedsættelse af Kørehastigheden.

Nedsættelse af Kørehastigheden under Togs Ind-, Ud- **Midlertidig**
og Gennemkørsel paa en Togfølgestation eller et Holdsted **Nedsættelse**
skal ske, naar Sikringsanlægget aflyses, og da til højst **af Køreha-**
45 km/T, se § 22. **stigheden.**

Nedsættelse af Kørehastigheden paa Togfølgestatio-
nerne, paa Holdstederne og den øvrige fri Bane kan blive

Underretning
til Lokomotiv-
og Togføreren
for det Tog,
der medgives
Skydelokomo-
tiv.

Største til-
ladte Hastig-
hed.

Togenes Ha-
stighed.

Nedsættelse af
Hastigheden.

nødvendig som Følge af Sporarbejder o. l. og da til en efter Forholdene afpasset største Hastighed.

Maa Nedsættelsen ske uden Varsel, paahviler det Bestyreren af Stationen eller Holdstedet — eventuelt efter Melding fra Personale under Baneafdelingen — at underrette Driftsbestyreren. Stationsbestyreren foranlediger derhos — indtil nærmere Ordning træffes af Driftsbestyreren — de paagældende Togs Lokomotivførere underrettet om Forholdet. Er et Togs Lokomotivfører ikke underrettet paa en tidligere Station, og Hastighedsnedsættelsen skal finde Sted paa selve Stationen, standses Toget uden for Stationen, hvor Lokomotivføreren underrettes, og Toget rangeres ind.

Kan Nedsættelsen ske med forudgaaende Varsel, drager Driftsbestyreren Omsorg for, at alle vedkommende underrettes om Forholdet, forinden de med Hastighedsnedsættelsen forbundne Arbejder paabegyndes.

IV. Togenes Fremførelse.

§ 24.

Af- og Tilbage melding af Tog.

1. *a.* Inden Ud- eller Gennemkørselssignal gives, og inden et Tog maa afgaa fra eller køre igennem en Togfølgestation, skal Toget være afmeldt til næste Togfølgestation, og paa Baner, hvor Linieringning er foreskrevet, skal de elektriske Underretningssignaler være givet i den Udstrækning, det paahviler Stationen at drage Omsorg for Linieringning. Afmelding sker, før Ringning foretages.

Regler for Afmeldingens Afgivelse.

b. Kan den Togfølgestation, hvortil Afmeldingen skal gives, ikke vækkes, afmeldes Toget til den nærmest følgende Togfølgestation. Lokomotivføreren underrettes. Gennemkørende Tog standses dog ikke for Afgivelse af denne Underretning, medmindre den Station, der ikke kan vækkes, skal afgive Meldingssignal til Ledbevogtningen. Afmeldingen maa dog ikke gives ud over den Togfølgestation, hvor Toget skal krydse, overhale, overhales af eller passere et Tog.

Kan et Tog ikke afmeldes til nogen Togfølgestation, træder Bestemmelserne i § 43 „Baade Telefon og Telegraf i Uorden“ i Kraft.

2. For Plan- og Særtog samt Hjælpetog sker telegrafisk Afmelding derved, at Togfølgestationen tidligst 10 Minutter før Togets Afgangstid sender næste Togfølgestation Telegrammet:

Afmeldingens Form.

„Tog x“.

For Telegrammet kvitteres med „M“ samt Stationens og Ekspedientens Navn.

Ved *telefonisk* Afmelding af *Plan- og Særtog samt Hjælpetog* og ved *saavel telefonisk som telegrafisk Afmelding af andre Tog* sker Afmeldingen ved følgende Depeche:

„Tog afsendes“.

For denne Depeche kvitteres ved at svare med Depechen:

„Tog modtages.

... ..
(Station og Ekspedientens Navn).

Hvis den Station, til hvilken Afmeldingen sker, er vidende om, at Betingelserne for Afsendelsen af Tog ikke er til Stede, kvitteres der ikke for Afmeldingen, men svares med Depechen:

„Nej, Tog maa ikke afsendes“,
med Angivelse af Grunden dertil.

Om Afmeldingens Form i visse Tilfælde ved Krydsning, se Punkt 3 a.

3. a. Enhver Togfølgestation skal efter at have overbevist sig om,
at Slutsignalerne er til Stede, eventuelt at Skydelokomotivet medfølger, og
at Indkørselssignalet er sat tilbage i Normalstillingen under Iagttagelse af de herfor i Signalreglementet givne Regler, straks *melde et ankommet Tog tilbage* til den bagved liggende Togfølgestation. For Arbejdstog skal endvidere foreligge Melding fra Togføreren om, at Banestykket er frit, forinden Tilbagemeldingen afgives (se § 33, 8 c).

Ved Krydsning, hvor det først ankommende Tog skal afgaa straks efter det sidste Togs Ankomst (skarp Krydsning), kan Tilbage melding bortfalde, men Afmeldingen for førstnævnte Tog skal i saa Fald have Formen:

„Naar Tog er her, afsendes Tog“.

b. Undlader en Togfølgestation at tilbage melde et Tog, naar saadant er foreskrevet, skal den bagved liggende Togfølgestation affordre den Tilbage melding.

For Tilbage melding er modtaget, maa et efterfølgende Tog ikke inklades paa det paagældende Banestykke (jfr. dog § 5, 2 om Arbejdstog og Hjælpetog efter Plan- og Særtog

Regler for
Tilbage mel-
dingens Afgi-
velse.

samt § 43 om Forholdsregler, naar baade Telefon og Telegraf er i Uorden).

4. For *Plan- og Særtog samt Hjælpetog* sker telegrafisk Tilbage melding ved følgende Telegram:

„Tog a“.

For *Arbejdstog og Sneplovtog* sker telegrafisk Tilbage melding ved følgende Telegram:

„Arbejdstoget (Sneplovtoget) ankommet til“.

For Telegrammerne kvitteres med „M“ samt Stationens og Ekspedientens Navn.

Ved *telefonisk* Tilbage melding af *alle Tog* sker Tilbage melding ved følgende Depeche:

„Tog ankommet til“,
der *gentages* af den modtagende Station samtidig med Kvittering.

5. Til Vejledning med Hensyn til Signalgivningen meldes Tidspunktet for gennemkørende Togs Passage straks til den næste Togfølgestation.

6. Samtlige Meldinger om Afgang, Ankomst og Passage saavel som Ankomst- og Afgangstiderne for standsende og Passagetiden for gennemkørende Tog samt Notat om, at Linieringning er foretaget, skal indføres i Togjournalen.

§ 25.

Fribaneordre.

1. a. De i denne Paragraf fastsatte Bestemmelser gælder kun for Erhvervelse af Fribaneordre mellem Togfølgestationer. For saa vidt angaar Krydsning paa ubetjent Station, jfr. § 53.

En Fribaneordre er en af en Stationsbestyrer udstedt skriftlig Meddelelse om, at *et Tog uhindret af andre Tog kan befare en i Fribaneorden nærmere angivet Banestrækning*.

En Fribaneordre maa kun udstedes, naar der foreligger telefonisk (telegrafisk) Melding fra en foranliggende Togfølgestation om, at Banen er fri til denne Station, jfr. dog Bestemmelserne om ubetjent Station.

Tilbage mel-
dingens
Form.

Passage mel-
ding.

Førelse af
Togjournal.

Fribaneor-
drens Betyd-
ning.

b. Naar der er givet et Tog fri Bane paa et Banestykke, skal dette Banestykke holdes spærret for al anden Toggang, indtil nævnte Tog har passeret Banestykket, medmindre den udstedte Fribaneordre er bleven ugyldig som Følge af Forlægning af Krydsning, Overhaling eller Togpassering eller Fastsættelse af ny Overhaling, Togaflysning eller Tognedbrud, jfr. dog § 5, 2 om Arbejdstog og Hjælpetog efter Plan- og Særtog og § 53 om Krydsning paa ubetjent Station.

Anvendelse.

2. a. Plan- og Særtog skal føres paa Fribaneordre:

naar den regelmæssige Drift er aflyst,
naar Krydsning finder Sted paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane efter Bestemmelserne i § 53.

b. Hjælpetog skal, medmindre det maa afsendes uanmeldt (se § 35, 4), føres paa Fribaneordre.

c. Arbejdstog føres i alle Tilfælde paa Fribaneordre.

3. a. Fri Bane maa hverken søges eller gives ud over den Togfølgestation, hvor det paagældende Tog skal krydse, overhale, overhales af eller passere et andet Tog.

b. For Arbejdstog maa fri Bane kun søges og gives til nærmest foranliggende Togfølgestation.

c. Fri Bane maa ikke søges eller gives tidligere end 1 Time før Togets planmæssige Afgang fra den Togfølgestation, hvorfra Fribaneordren skal gælde.

d. For Erhvervelse af fri Bane er Fremgangsmaaden i øvrigt følgende:

1. Fri Bane søges for Tog 1 fra Station A til den nærmest foranliggende Station B:

Station A sender Station B Depechen:

„Har Tog 1 fri Bane til B?“

Naar Banen er fri, svarer Station B:

„Tog 1 har fri Bane til B“.

2. Fri Bane søges for Tog 1 over en længere Banestrækning:

A — B — C — D — E — F — G — H

A, B, C o. s. v. er Togfølgestationer.

Station A søger fri Bane for Toget til Station H. Den afsender da følgende Liniedepeche over Banestrækningen:

„Har Tog 1 fri Bane til H?“

Station B melder derefter til C:

„Tog 1 har fri Bane fra A til B“.

Station C derefter til D:

„Tog 1 har fri Bane fra A til C“

og saa fremdeles, indtil Station G melder til H:

„Tog 1 har fri Bane fra A til G“,

hvorpaa Station H giver Liniedepechen:

„Tog 1 har fri Bane fra A til H“

tilbage til Station A.

3. Er Banen ikke fri længere end til Station D, slutter denne Station foreløbig Meldingerne og giver Liniedepechen:

„Tog 1 har kun fri Bane fra A til D“

tilbage til Station A.

4. Søges fri Bane for Tog 1 fra en Station G, hvor Toget skal krydse Tog 2, som endnu ikke er ankommet, affattes Forespørgslen saaledes:

„Har Tog 1 fri Bane til H, naar Tog 2 er her?“

Der svares:

„Naar Tog 2 er i G, har Tog 1 fri Bane til H“.

Fribaneordren maa ikke afleveres, før Tog 2 er ankommet.

5. I det i § 5, 2 omhandlede Tilfælde affattes Forespørgslen om fri Bane for det efterfølgende Arbejds- eller Hjælpetog saaledes:

„Har Arbejdstoget (Hjælpetoget) fri Bane til B efter Tog 2, naar Betingelserne i Sikkerhedsreglementets § 5, Pkt. 2 opfyldes?“

Der svares:

„Naar Betingelserne i Sikkerhedsreglementets § 5, Pkt. 2, opfyldes, har Arbejdstoget (Hjælpetoget) fri Bane til B efter Tog 2.“

Udfærdigelse
og Aflevering.

4. Fribaneordren skal udfærdiges med Blæk eller Blækstift paa særlig Formular, der udfyldes nøjagtig efter sit Udvisende. Er fri Bane givet efter Reglerne i Punkt 3 d, 5, skal de deri stillede Betingelser anføres i Formularen.

Fribaneordren maa ikke udfærdiges, før Depechen om, at Banen er fri, er modtaget og indført i Telefonjournalen.

Den underskrives af Stationsbestyreren og gives til Togføreren, som, efter at have gjort sig bekendt med den, afleverer den til Lokomotivføreren inden Togets Afgang.

Overrækkelse af Fribaneordre til Tog under Forbikørsel er ikke tilladt.

Rettelse og
Ugyldig-
gørelse.

5. Naar Krydsning, Overhaling eller Togpassering er forlagt eller ny Krydsning eller ny Overhaling fastslaaet, og det forsinkede Tog har Fribaneordre ud over den nye Krydsnings-, Overhalings- eller Passeringsstation, skal denne Station foranledige Fribaneordren rettet eller ugyldiggjort.

Skal Toget føres paa Fribaneordre ud over den nye Krydsnings-, Overhalings- eller Togpasseringsstation, skal der altid paa ny søges fri Bane for det.

§ 26.

Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

Signalgivning.

1. Signal til Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa en Togfølgestation maa kun gives af Stationsbestyreren eller paa hans Ansvar af den, han i hvert enkelt Tilfælde beordrer dertil.

Sporskifternes
Stilling.

2. Sporskifterne skal være rigtigt indstillet til den for Toget bestemte Togvej. Indgangssporskifternes Stilling skal som Regel være saaledes, at der ikke opskæres Sporskifter selv om et Tog skulde køre for langt. Hvis denne Stilling ikke er fremtvunget af Sikringsanlægget, kan Sporskifterne dog ved Togkrydsning stilles til hver sit Spor, naar Forholdene og navnlig Hensynet til Togenes rettidige Ekspedition gør saadant ønskeligt.

Togvejsefter-
syn.

3. Umiddelbart forinden der gives eller beordres givet Signal, skal der være foretaget Togvejseftersyn.

Stationsbestyreren foretager Togvejseftersyn ved at sikre sig:

at den for Toget bestemte Togvej er fri, og at Sporskifterne er rigtigt stillet,

at modgaaende Sporskifter i Togvejen er betjent eller aflaaet efter de i § 10 givne Regler,

at Dækningssporskifter og Sporspærrer er rigtigt stillet og aflaaet,

at der ikke i Nærheden af Togvejen findes Genstande, som af en eller anden Grund kan blive sat i Bevægelse og derved komme ud i Togvejen.

Stationsbestyreren foretager Togvejseftersyn personligt for den Del af Togvejen, han kan overse, og sikrer sig i hvert enkelt Tilfælde ved Melding fra andre tjenestegørende, at Togvejseftersyn er foretaget for den øvrige Del af Togvejen.

4. Paa Stationer med centraliseret Sporskiftesikring bortfalder Eftersynet af Sporskifternes Aflaasning, og Eftersynet af Sporskifternes Stilling kan i den Udstrækning, Forholdene gør det nødvendigt, bortfalde efter nærmere af Driftsbestyreren givne Bestemmelser.

Hvor Sporskifterne er udstyret med Nøglelaase, der ikke indgaar i centraliseret Sikringsanlæg, kan Sporskifternes rigtige Aflaasning konstateres derved, at Stationsbestyreren sikrer sig, at de paagældende Nøgler er paa Plads.

5. Gennemkørende Tog, der skal afvente et krydsende Togs Ankomst eller afvente Tilbage melding for et forudkørende Tog, bør i Almindelighed standses for „Stop“ foran Stationen, indtil Forudsætningen for Gennemkørsel er til Stede.

§ 27.

Togenes Indkørsel til farlige Stationer.

1. Ved en „farlig Station“ forstaaes en Station med een eller flere Indkørselstogveje („farlige Togveje“), paa hvilke Togveje Afstanden fra Togenes Standsningssted til

Togvejsefter-
syn paa Sta-
tioner med
særlige An-
læg.

Gennemkø-
rende Tog,
som skal af-
vente Kryds-
ning eller Til-
bage melding.

Farlig Sta-
tion.

Farepunktet (Stoppere eller Berøring med fjendtlige Togveje) ikke i alle Tilfælde er mindst 140 m.

De farlige Stationer er i Tjenestekøreplanen betegnet ved Understregning af Stationsnavnet, eventuelt med Angivelse af, hvilke Togveje der er farlige.

Foran enhver farlig Station er ved Stationsgrænsen anbragt et særligt Mærke (Signal Nr. 83).

Indkørsel til farlig Togvej. 2. For Indkørslen til farlige Togveje gælder følgende Regler:

a. Luftbremsede Tog.

Lokomotivføreren skal under Indkørslen nedsætte Hastigheden saaledes, at Toget under alle Forhold med Sikkerhed kan standses paa rette Sted.

b. Skruebremsede Tog og luft- og skruebremsede Tog.

Hastigheden ved Passagen af Stationsgrænsen maa i intet Tilfælde overskride 30 km/T.

I øvrigt skal Indkørslen paa farlig Togvej ske med særlig Forsigtighed, saaledes at Toget under alle Forhold med Sikkerhed kan bringes til Standsning paa rette Sted.

3. Togpersonalet skal under Indkørslen til farlige Stationer vise skærpet Agtpaagivenhed, saaledes at det til enhver Tid er rede til at betjene alle forhaandenværende Bremsedidler.

§ 28.

Togenes Ind- og Udrangering til og fra Togfølgestationer.

1. Forinden Stationsbestyreren giver Tilladelse til at ind- eller udrangere et Tog, skal han have foretaget Togvejseftersyn som foreskrevet i § 26 om Togenes Ind-, Ud- eller Gennemkørsel paa Togfølgestationer.

Skyldes Ind- eller Udrangeringen, at paagældende Signal ikke kan eller ikke maa stilles, medens der ikke er noget til Hinder for at foretage fuldstændig Aflaasning af Togvejen fra Centralapparatet, kan den foreskrevne Aflaasning ske fra dette.

Indrangering. 2. Skal et Tog indrangeres, sker dette fra Stationsgrænsen og ved Stationens Foranstaltning. Lokomotiv-

føreren underrettes mundtligt af Rangerlederen om Grunden til Indrangeringen samt om, til hvilket Spor Indrangeringen skal foregaa.

Indrangering sker i Almindelighed ved en af Stationen udsendt Rangerleder. Driftsbestyreren kan dog, naar Forholdene gør det ønskeligt, give enkelte Stationer Tilladelse til at anvende det ankommende Togs Togfører til Rangerleder ved Togets Indrangering efter en af Driftsbestyreren for hver enkelt af de paagældende Stationer udstedt Instruks. Togføreren skal da ved Stationsgrænsen have Stationsbestyrerens Tilladelse til Indrangeringen.

3. Skal et Tog udrangeres, underrettes Tog- og Lokomotivføreren derom. Efter at Stationsbestyreren har givet Afgangssignal til Togføreren, giver denne mundtlig Underretning til Rangerlederen, som derpaa giver det nødvendige Signal til Lokomotivføreren. **Udrangering.**

4. Rangerlederen skal under Ind- og Udrangering tage Plads paa Lokomotivet eller, naar Toget skydes af Lokomotivet, paa forreste Køretøj og forblive der, for indkørende Togs Vedkommende indtil Toget er standset paa Stationen, for udkørende Togs Vedkommende indtil Lokomotivet har passeret sidste modgaaende Sporskifte i Togvejen. Toget skal om fornødent standse for at optage eller afsætte Rangerlederen. Hvis det skønnes hensigtsmæssigt, kan Rangerlederen gaa foran Toget i Stedet for at tage Plads paa dette. Angaaende Togs Ind- eller Udrangering paa Sidespor paa fri Bane, se § 52. **Rangerleders Plads ved Ind- og Udrangering.**

§ 29.

Togenes Sporbenyttelse paa Stationer.

1. Den normale Sporbenyttelse paa Stationer med mere end eet Hovedspor fastsættes i Tjenestekøreplanen. Den saaledes fastsatte Sporbenyttelse maa kun fraviges, naar Omstændighederne gør det nødvendigt. **Sporbenyttelse.**

Ikke-standsede Tog kører altid igennem ad Gennemkørselssporet. Samme Regel gælder ogsaa for ikke-person-

førende Særtog, for hvilke der i Anmeldelsen kun er angivet Standsning efter Behov, bortset fra de Tilfælde, hvor Krydsning eller Overhaling medfører særlig Sporbenyttelse.

Krydsningssporene bør ved de hyppigst forekommende ekstraordinære Krydsninger og Overhalinger anvendes efter en fast Regel, der bør være kendt af Stationspersonalet.

Ændret Sporbenyttelse.

2. Naar Forholdene nødvendiggør Forandring i den fastsatte Sporbenyttelse, skal Stationen foranledige det paagældende Tog underrettet gennem en tidligere Station. Er Toget gennemkørende paa denne Station, tages det ind paa Stationen paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes. Er Toget ikke underrettet paa en tidligere Station, skal det standses foran den Station, paa hvilken Sporbenyttelsen skal ændres, hvorefter Lokomotivføreren underrettes, og Toget rangeres ind.

En Station, der faar Anmodning om at underrette et Tog om ændret Sporbenyttelse, skal umiddelbart efter, at den har givet denne Underretning til Toget, meddele den Station, paa hvilken Sporbenyttelsen er ændret, at Underretning har fundet Sted.

§ 30.

Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.

Samtidig Ankomst eller Afgang af flere Tog.

For Togs Ind- og Udkørsel paa en Station gælder den Regel, at

- samtidig Indkørsel,
- samtidig Udkørsel eller
- samtidig Ind- og Udkørsel

kun maa finde Sted, naar Berøring mellem de benyttede Togveje er udelukket enten ved selve Sporanlægget eller ved Centralsikringen. Som Indkørselstogvej betragtes det paagældende Spor i hele dets Udstrækning, for saa vidt Driftsbestyreren ikke har fastsat en bestemt Begrænsning. Som Udkørselstogvej medregnes derimod kun Sporet fra Togets Bagende til Stationsgrænsen.

Et Tog maa ikke tages ind paa en Station, saalænge et andet Togs Ekspedition foregaar over dets Togvej, medmindre der fra Stationens Side er truffet de nødvendige Sikkerhedsforanstaltninger.

§ 31.

Togenes Standsning paa Stationer m. v.

1. Det paahviler Lokomotivføreren at bringe Toget til Standsning paa rette Sted, eventuelt efter Signal fra Togføreren eller Stationen. Ved Togets Standsning paa en Togfølgestation, hvor det skal krydse, overhales af eller passeres af et andet Tog, er Lokomotivføreren ansvarlig for, at Toget ikke kører udover Frispormærket til Krydsningssporet (Overhalingssporet).

Standsningssted.

2. Et Tog skal standse ved de Steder, for hvilke Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angiver baade Ankomst- og Afgangstid, eller for hvilket der i Stedet for Ankomsttid er anført enten X (for personførende Tog) eller S (for ikke-personførende Tog).

Regler for Togenes Standsning.

Fra denne Regel gælder kun følgende Undtagelser:

a. *Personførende Tog*, for hvilke der i Stedet for Ankomsttid er anført X, kan, naar Togføreren har underrettet Lokomotivføreren om, at Toget intet Arbejde har at udføre, undlade Standsning, saafremt der paa vedkommende Station m. v. vises følgende Signaler:

Paa Stationer m. v. med Centralsikring og Indkørselssignaler suppleret med Gennemkørselsarm:

Signal „Kør igennem“ fra Indkørselssignalet.

Paa Stationer m. v. uden Centralsikring og uden Udkørselssignaler (eller med ugyldiggjorte Udkørselssignaler) og paa Stationer m. v. med Indkørselssignaler, som ikke er suppleret med Gennemkørselsarm:

Signal „Kør“ fra Indkørselssignalet, suppleret med Haandsignal „Kør“.

Paa Stationer m. v. uden Indkørselssignaler:
Haandsignal „Kør“.

Paa ubetjente Stationer og Trinbrætter maa Gennemkørsel endvidere finde Sted, naar der ikke ses at være rejssende at optage.

b. *Ikke-personførende Tog* kan passere en Mellemstation uden Standsning, naar Togføreren ved følgende Melding:

„Tog intet Arbejde i“

har meddelt Stationen, at der for Togets Vedkommende intet er til Hinder for Gennemkørsel. Af Meldingen gives der Lokomotivføreren en Afskrift. Stationen kan da efter Forholdene give Signal til Gennemkørsel eller til Indkørsel.

For Holdsteder, der ikke har Indkørselssignal, vises Haandsignal „Kør“, naar Toget ikke skal standse.

3. Med Hensyn til de i Tjenestekøreplanen eller Særtogsanmeldelsen angivne Passage- og Afgangstider gælder følgende:

Gennemkørende Tog kan passere Togfølgestationer og Holdsteder 5 Minutter før Afgangstiden.

Ikke personførende Tog kan fra alle Togfølgestationer og Holdsteder afgaa 5 Min. før Afgangstiden.

Tog, der kun standser af Driftshensyn, kan passere eller afgaa 5 Min. før Afgangstiden.

V. Særlige Regler for visse Tog.

§ 32.

Særtog.

1. Særtog kan anordnes af Driftsbestyreren eller af andre, som af ham er særlig bemyndiget dertil. **Anordning af Særtog.**

2. Det paahviler den, der anordner et Særtog, at sørgе for, at det bliver anmeldt for samtlige Togfølgestationer og betjente Holdsteder paa den Strækning, over hvilken det skal løbe, samt endvidere for andre Togfølgestationer og Holdsteder, som Anmeldelsen har Betydning for. Anmeldelsen sker skriftligt eller telefonisk (telegrafisk). **Anmeldelse.**

3. For Anmeldelsen gives skriftlig eller telefonisk (telegrafisk) Kvittering. Den, der anordner et Særtog, skal sikre sig, at saadan Kvittering foreligger, inden Toget afsendes, og underrette Udgangsstationen herom. **Kvittering for Anmeldelsen.**

Naar Særtogsanmeldelsen gives telefonisk (telegrafisk), paahviler det Stationsbestyreren paa den Station, hvorfra den paagældende Liniedepeche afgives, at underrette den, der har anordnet Særtøget, samt den Station, hvorfra Særtøget skal udgaa, om, at Kvitteringerne foreligger. Forinden Togudgangsstationen modtager denne Meddelelse, maa Toget ikke afsendes.

For saa vidt særlige Forhold, f. Eks. Lukketiden for visse Stationer, gør sig gældende, træffer Driftsbestyreren Bestemmelse om, hvorledes og i hvilken Udstrækning nærværende Bestemmelse skal gennemføres.

Anmeldelsens Indhold. 4. Anmeldelsen skal indeholde Togets Køreplan og Oplysning om Formålet.

Underretning af andre Tog. 5. De ved Anmeldelsen fastsatte Krydsninger og Overhalinger skal paa den dertil bestemte Formular meddeles saavel Tog- som Lokomotivføreren for de Plantog eller tidligere tillyste Særtog, der skal *krydse Særtoget eller overhales af Særtoget*. Tilsvarende Underretning gives til Tog- og Lokomotivføreren for tidligere tillyste Arbejdstog, der skal passeres af Særtog. Tog, der skal *overhale* det paagældende Særtog, underrettes ikke; men Overhalingsstationen foranlediger, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Nat-signaler føres, vises Signal „Toget overhales“ fra bageste Vogn i det Tog, der skal overhales.

Underretningen til et Plantog, Særtog eller Arbejdstog om, at det skal krydse, overhales eller passeres af Særtog, gives paa Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationens Foranledning gennem en foranliggende Togfølgestation, hvor det paagældende Tog skal holde, evt. Togets Udgangsstation. Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) sender i den Anledning den Togfølgestation, der udses til at skulle afgive Underretningen, følgende Depeche:

„Underret Tog om $\frac{\text{Krydsning}}{\text{at det skal}}$
 med
 overhales af (passeres af) Særtog her“.

Umiddelbart efter, at denne Meddelelse er afgivet til Toget, giver Underretningsstationen følgende Depeche til Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen):

„Tog underrettet om $\frac{\text{Krydsning}}{\text{at det skal}}$
 med
 overhales af (passeres af) Særtog i“.

Modtager Krydsnings-, henholdsvis Overhalingsstationen (Passeringsstationen) ikke rettidigt denne Depeche, forholdes paa følgende Maade:

Krydsende Tog: Toget søges underrettet paa en anden Station, saavidt muligt en Holdestation. Kan dette ikke ske, underrettes Toget paa selve Krydsningsstationen, hvor det tages ind paa den i Signalreglementet angivne Maade.

Tog, der skal overhales: Toget underrettes paa selve Overhalingsstationen.

Kræver Anordning af et Særtog Ændring af et forud tillyst Arbejdstogs Plan, foranlediger den, der anordner Særtog, alle vedkommende underrettet.

6. Personalet under Baneafdelingen, der giver Møde paa Stationerne for at indhente Underretning om eventuelle Særtogs Løb, underrettes om anmeldte Særtog ved Meldesedler, der udfyldes ved Stationsbestyrerens Foranstaltning og mod Kvittering udleveres til nævnte Personale. Denne Underretning bortfalder dog, naar det af Anmeldelsen fremgaar, at den er uddelt til nævnte Personale.

Underretning af Baneafdelingens Personale.

7. Den Togfølgestation, hvorfra et Særtog udgaar, eller hvor dets Personale skifter, skal sørge for, at dets Togfører og Lokomotivfører hver forsynes med en Genpart af Anmeldelsen, og før dette er sket, maa Toget ikke afgaa.

Underretning af Tog- og Lokomotivfører.

Fremføres Toget af 2 Lokomotiver, skal hver Lokomotivfører have en Genpart af Anmeldelsen.

8. a. Særtog skal anmeldes for Personalet paa Linien ved Underretningssignaler paa andre Tog. De nærmere Forskrifter for Signalering indeholdes i Signalreglementet. Signalering bortfalder dog i alle Tilfælde for Særtog, der er tillyst ved skriftlige eller trykte Særtogsanmeldelser, der mod Kvittering er uddelt til Baneafdelingens Personale.

Signalering.

Stationsbestyreren er ansvarlig for, at Togførerne faar Ordre til at anbringe Signaler paa Togene. Stationsbestyreren skal i den Anledning standse ellers gennemkørende Tog, saafremt Ordren ikke efter hans telefoniske (telegrafiske) Anmodning har kunnet gives Toget paa en foranliggende Togfølgestation, hvor det efter sin Køreplan skal holde.

Togførerne er ansvarlige for Signalernes rette Anbringelse samt for deres Nedtagelse og kan om fornødent i den Anledning lade Togene standse.

Stationsbestyrere og Togførere bør histaa hinanden ved Gennemførelsen af Signaleringen, selv om de efter det foregaaende ikke har noget direkte Ansvar for dens rette Udførelse.

b. Togfølgestationer og Holdsteder, der passeres af Tog, som skal føre Signal for Særtog, skal overbevise sig om, hvorvidt Toget fører eller har ført det paagældende Signal.

Mangler Signalet, skal det for standsende Togs Vedkommende foranlediges anbragt, inden Toget fortsætter; for gennemkørende Togs Vedkommende foranlediges det paasat paa en følgende Station ved telefonisk (telegrafisk) Henvendelse til denne.

Uregelmæssigheder ved Signaleringen meldes af den Station, der bemærker dem, til den Togfølgestation, hvorfra Særtog skal gaa ind paa den paagældende Strækning.

c. Er et Særtog ikke blevet signaleret paa den foreskrevne Maade, underretter vedkommende Stationsbestyrer Togføreren skriftligt derom. Denne giver den modtagne Meddelelse til Lokomotivføreren. Toget fremføres med Forsigtighed, med højst 25 km/T Hastighed, og under hyppig Brug af Fløjten.

§ 33.

Arbejdstog.

Anordning af Arbejdstog.

1. Arbejdstog kan anordnes af Driftsbestyreren eller andre, som af ham er særlig bemyndiget dertil.

Anmeldelse.

2. Det paahviler den, der anordner et Arbejdstog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Togfølgestationer og betjente Holdsteder og — saa vidt muligt — for Banebevogtningen paa den Strækning, over hvilken det skal løbe, samt endvidere for andre Togfølgestationer og Holdsteder, som Anmeldelsen har Betydning for. Anmeldelsen sker skriftlig eller telefonisk (telegrafisk).

3. For Anmeldelsen gives skriftlig eller telefonisk (telegrafisk) Kvittering. Den, der anordner et Arbejdstog, skal sikre sig, at saadan Kvittering foreligger, forinden Arbejdstoget afsendes, og underrette Udgangsstationen herom.

Kvittering for Anmeldelsen.

4. Anmeldelsen skal indeholde Oplysning om Togets Formaal, om hvilken Strækning det skal befare, om Arbejdstiden, og om paa hvilke Stationer Passering med andre Tog eventuelt skal finde Sted — se Punkt 9.

Anmeldelsens Indhold.

5. Skal Arbejdstoget passeres af andre Tog, skal Passeringerne være fastsat i Anmeldelsen, og det paahviler Passeringsstationen at foranledige disse Tog underrettet i Overensstemmelse med de for Underretning om tillyste Særtog (§ 32) gældende Regler.

Underretning af andre Tog.

6. Personalet under Baneafdelingen underrettes om tillyste Arbejdstog paa samme Maade som angivet i § 32 for Særtog, medmindre det af Anmeldelsen fremgaar, at denne er uddelt til nævnte Personale.

Underretning af Baneafdelingens Personale.

Saaftremt Arbejdstoget ikke skal køre til næste Togfølgestation, underrettes Baneafdelingens Personale endvidere ved, at der fra Toget vises Underretningssignal i Overensstemmelse med Signalreglementets Bestemmelser.

7. Den Station, hvorfra et Arbejdstog udgaar, skal sørge for, at dets Togfører og Lokomotivfører hver forsynes med en Genpart af Anmeldelsen, og før dette er sket, maa Toget ikke afgaa.

Underretning af Tog- og Lokomotivfører.

8. a. Arbejdstog skal fremføres med Forsigtighed. Førelse.

Skydes Arbejdstoget frem af Lokomotivet, skal der paa forreste Vogn eller i dennes Nærhed være anbragt en Udkigsmand, der kan give Signaler til Lokomotivføreren.

b. Medens Arbejdstoget befinder sig paa et Banestykke, skal dette holdes spærret for al anden Toggang, for saa vidt Reglerne for Hjælpetog ikke kommer til Anvendelse.

c. Naar Arbejdstoget er kommet til en af de 2 Togfølgestationer, som begrænser Banestykket, skal Togføreren

melde til Stationsbestyreren, om Banestykket er fril. Er dette Tilfældet, tilbagemeldes Arbejdstoget efter Reglerne i § 24.

Forhold til andre Tog.

9. I Anmeldelsen er fastsat, paa hvilke Togfølestationer Arbejdstoget skal passeres af andre Tog. Togføreren for Arbejdstog skal drage Omsorg for, at Arbejdstiden ikke overskrides. Hvis Passering med andre Tog skal finde Sted, skal han sørge for, at Arbejdstoget er anbragt paa Passeringsstationen mindst 5 Minutter før det passerende Tog skal ind paa det paagældende Spor, for saa vidt andet ikke er foreskrevet i Anmeldelsen.

§ 34.

Sneplovtog.

1. Ved Sneplovtog forstaas Tog med Sneplov forrest.

Anmeldelse og Fremførelse.

Sneplovtog anmeldes og fremføres efter særlige af Driftsbestyreren eller den under saadanne Forhold fungerende Togleder (Sneleder) givne Regler.

De for Anmeldelse og Fremførelse af Arbejdstog gældende Regler skal følges i den Udstrækning, i hvilke de kan bringes til Anvendelse.

Den ved § 5, Punkt 2, givne Tilladelse for Arbejdstog til paa samme Banestykke at følge efter Plan- og Særtog maa ikke bringes til Anvendelse for Sneplovtog, jfr. dog § 46, 7.

Med Sneplovtog maa ikke befordres rejsende.

Stationerne skal holde en Togvej fri for et ventet Sneplovtog og skal i Tilfælde, hvor Indkørselssignal kan gives, i god Tid sørge for Signalgivning.

Bremsning af Sneplovtog.

2. Sneplovtog, der bestaar af mere end Sneploven og et enkelt Lokomotiv med Tender, skal være luftbremset. Er der 2 Lokomotiver, skal deres Luftbremseledning være sammenkoblet. Medføres der Vogne, skal disse alle være forsynet med Luftbremseledning, og mindst hveranden skal have Luftbremse og betjent Skruebremse.

§ 35.

Hjælpetog.

1. Et Hjælpetog kan efter Omstændighederne være en Hjælpetog. Hjælpemaskine eller et Tog, der medfører Hjelpevogn, eventuelt tillige Ambulancevogn m. v.

Driftsbestyreren foreskriver, hvor Stationerne skal henvende sig med Forlangende om Hjælpemaskine, Hjelpevogn og Ambulancevogn.

2. Naar der paa det foreskrevne Anmeldelsessted er modtaget Forlangende om Hjælpetog, gives der straks Ordre til Udrykning, og Hjælpetogets Løb anmeldes ved Liniedepeche f. Eks. saaledes:

„Til Hjælp for Tog, der er standset mellem og, afgaar Hjælpetog (Hjælpemaskine) fra Kl. til, krydsende Tog i“.

Anmeldelsen gives til Driftsbestyreren og til alle Stationer, for hvilke den kan have Betydning.

3. Naar Hjælpetoget er anmeldt, finder Fremførelsen over den paagældende Strækning Sted efter Reglerne for Særtog, selv om Signalering ved forudgaaende Tog ikke har fundet Sted. Lokomotivføreren skal underrettes om evt. manglende Signalering. Om Førelse paa Fribaneordre, se § 25 og om Hastigheden, se § 22, jfr. § 42 i Ordensreglementet.

Paa det Banestykke, hvor Hjælpen eventuelt skal ydes, sker Fremførelsen efter de i § 46, 4 givne Regler.

4. Kan den i Punkt 2 nævnte telefoniske (telegrafiske) Anmeldelse ikke finde Sted, kan Hjælpetog under paatrængende Forhold afsendes uden saadan Anmeldelse, og uden at der er erhvervet fri Bane for det.

Lokomotivføreren skal i saa Fald skriftligt underrettes om Forholdet og skal fremføre Toget under Iagttagelse af særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Fløjten.

Forholdsregler, naar telefonisk (telegrafisk) Anmeldelse ikke kan finde Sted.

VI. Driftsregelmæssigheder.

§ 36.

Meldinger om Forsinkelser.

Meldinger om Forsinkelser.

Afgaar et personførende Plan- eller Særtog mindst 15 Minutter, et Plan- eller Særgodstog mindst 30 Minutter for sent fra en Togfølgestation, skal denne telefonisk underrette Stationerne paa den foranliggende Liniedepechestrækning samt Driftsbestyreren om Forsinkelsens Størrelse. Forøges eller formindskes Forsinkelsen med mindst 10 Minutter for førstnævnte Togarter og med mindst 15 Minutter for sidstnævnte, giver de følgende Togfølgestationer ny Melding.

§ 37.

Ny Krydsning og Forlægning af Krydsning fra og til Togfølgestationer.

1. Ny Krydsning og Forlægning af Krydsninger fastsættes af Driftsbestyreren eller af den af ham dertil bemyndigede Station (Station T).

2. Det paahviler de Togfølgestationer, hvor der skal finde Togkrydsning Sted, at holde sig bekendt med de krydsende Togs Løb for i Forsinkelsestilfælde om fornødent at foranledige Forlægning af Krydsninger.

3. Saafremt et Togs Forsinkelse efter Togføreren Skøn kan medføre, at et krydsende Tog bliver forsinket mindst 5 Minutter, skal han snarest give Driftsbestyreren eller den Station, der er bemyndiget til at forlægge Krydsninger (Station T) Underretning om Forsinkelsen.

Krydsningsstationernes Pligt til at holde sig underrettet om krydsende Tog.

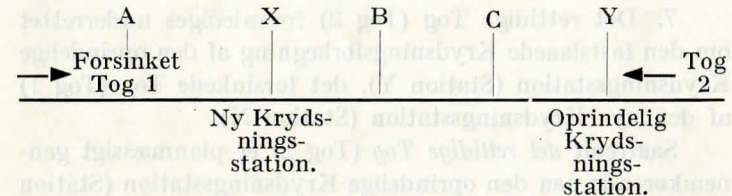
Melding fra forsinket Tog.

4. Naar et Tog forsinkes saaledes, at den fastsatte Krydsning med et andet Tog ikke kan finde Sted, uden at dette Tog ogsaa forsinkes, skal det overvejes, om Krydsningen bør forlægges. Ved Overvejselen maa der tages Hensyn til de to Togs Betydning og til, hvilke Tilslutninger de har.

Overvejselser om Forlægning af Krydsning.

5. Fremgangsmaaden ved Krydsningsforlægning er følgende:

Fremgangsmaaden ved Krydsningsforlægning.



Driftsbestyreren eller Station T sender følgende Depeche til den valgte nye Krydsningsstation (Station X):

„Kan Tog 2 krydse Tog 1 i X?“ (Depeche Nr. 1).

Har Station X intet at indvende mod Krydsningen, svares der:

„Ja, Tog 2 kan krydse Tog 1 i X“ (Depeche Nr. 2).

Derefter giver Driftsbestyreren eller Station T følgende Liniedepeche til Stationerne Y—X:

„Tog 2 krydser Tog 1 i X“ (Depeche Nr. 3).

Denne Depeche gentages af Station X til Station Y, og Krydsningen er da forlagt til Station X.

Opgives Krydsningsforlægningen efter Modtagelsen af Depeche Nr. 2 fra Station X, altsaa inden Depeche Nr. 3 er afgivet, gives følgende Depeche til Station X:

„Ingen Krydsningsforlægning mellem Togene 2 og 1 til Station X“ (Depeche Nr. 4).

Kan Station X ikke tage imod Krydsningen, svarer den:

„Her kan ikke krydses“ (Depeche Nr. 5).

Der maa da efter Omstændighederne enten vælges en anden Station til Krydsning eller Forlægningen maa opgives.

Den nye Krydsningsstations Pligt til at tilbageholde det forsinkede Tog.

6. Naar den nye Krydsningsstation (Station X) har afgivet Depeche Nr. 2, *maa den ikke lade Tog 1 afgaa eller passere,*

før Krydsning med Tog 2 har fundet Sted, eller Depeche Nr. 4 er modtaget, eller Krydsningen er forlagt til en anden Station i Retning mod Y, eller Tog 2 er indstillet.

Underretning af Togene.

7. Det rettidige Tog (Tog 2) foranlediges underrettet om den fastslaaede Krydsningsforlægning af den oprindelige Krydsningsstation (Station Y), det forsinkede Tog (Tog 1) af den nye Krydsningsstation (Station X).

Saafrømt *det rettidige Tog* (Tog 2) er planmæssigt gennemkørende paa den oprindelige Krydsningsstation (Station Y), skal Toget saa vidt muligt underrettes paa en tidligere Holdestation, der da telefonisk (telegrafisk) meddeler den oprindelige Krydsningsstation, at Toget er underrettet om Krydsningsforlægningen. Er et saadant planmæssigt gennemkørende Tog ikke underrettet paa en tidligere Station, tages det ind paa den oprindelige Krydsningsstation paa den i Signalreglementet angivne Maade og underrettes.

Det *forsinkede Tog* (Tog 1) skal saa vidt muligt underrettes paa en Holdestation foran den nye Krydsningsstation (Station X), for Tog, der skal standse paa Station X, dog kun, saafremt Underretningen kan finde Sted uden Forsinkelse af Toget. Den Station, der underretter Toget, skal telefonisk (telegrafisk) meddele den nye Krydsningsstation, at Underretningen har fundet Sted. Er Toget ikke underrettet paa en tidligere Holdestation, skal det underrettes paa den nye Krydsningsstation. Er et saadant Tog planmæssigt gennemkørende, tages det ind paa den i Signalreglementet angivne Maade og underrettes.

Underretningen til Togene skal ske skriftligt paa dertil bestemt Formular og gives saavel til Lokomotivføreren som til Togføreren.

Ny Krydsning.

8. a. Naar et Tog, der planmæssigt skal ankomme til Udgangsstationen for et modgaaende Tog mere end 30 Minut-

ter før dette Togs Afgang, forsinkes saaledes, at Krydsningen med det modgaaende Tog maa finde Sted paa en foranliggende Station, betragtes nævnte Udgangsstation som oprindelig Krydsningsstation, der foranlediger Krydsningen forlagt efter de foran givne Regler.

b. Paa samme Maade forholdes, naar et Tog, der planmæssigt skal ankomme til sin Endestation mere end 30 Minutter før et modgaaende Togs Afgang derfra, forsinkes saaledes, at Krydsningen med det modgaaende Tog skal finde Sted paa en foranliggende Station.

9. Et Tog maa ikke forlade en Station, paa hvilken det skal krydse et andet Tog, før

enten Krydsningen har fundet Sted, eller Krydsningen er blevet forlagt i Overensstemmelse med de foranførte Regler, eller det mødende Tog er blevet indstillet,

medmindre det skal fortsætte sit Løb ad et andet Spor end det, der benyttes af det krydsende Tog.

10. Maa en fastslaaet Krydsningsforlægning forandres, enten fordi det forsinkede Tog forsinkes yderligere, eller fordi det andet Tog ogsaa bliver forsinket, kan dette ske ved en ny Krydsningsforlægning, foretaget efter de ovenfor givne Regler. Den ved den sidst forudgaaende Forlægning fastslaaede Krydsningsstation betragtes ved den nye Forlægning som oprindelig Krydsningsstation.

§ 38.

Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling fra og til Togfølgestationer.

1. Ny Togoverhaling og Forlægning af en Overhaling ordnes af Driftsbestyreren eller af den af ham dertil bemyndigede Station (Station T).

Ved Bedømmelse af, om et Tog i Tilfælde af Forsinkelse bør overhales af et andet eller en planmæssig Overhaling forlægges, maa der tages Hensyn til de to Togs Betydning og til, hvilke Tilslutninger de har.

Togs Afgang fra Krydsningsstation.

Forandring af en Gang fastslaaet Krydsningsforlægning.

Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling.

Melding om Forsinkelse af et overhalede Tog.

2. Bliver et Tog, der skal overhale eller som skal overhales af et andet Tog, mindst 10 Minutter forsinket, skal Togføreren melde til Driftsbestyreren eller Station T Forsinkelsens Størrelse, samt hvor mange Aksler Toget medfører. Et gennemkørende Tog maa dog ikke standse for at afgive saadan Melding.

Fremgangsmaaden ved ny Togoverhaling og Forlægning bagud af en Overhaling.

3. Fremgangsmaaden ved *Fastsættelse af ny Togoverhaling og Forlægning bagud af en Overhaling* er følgende:



Den efter Tid og Sted til Overhaling bedst egnede Station — den nye Overhalingstation — (Station X) tilbageholder efter Ordre fra Driftsbestyreren eller Station T det forsinkede Tog.

Driftsbestyreren eller Station T giver derefter Liniedepechen:

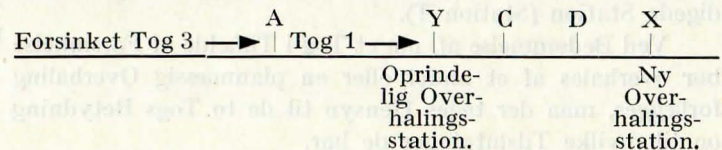
„Tog 3 overhaler Tog 1 i X“ (Depeche Nr. 6) til Stationerne paa den Strækning, over hvilken Togfølgen bliver forandret.

Den nye Overhalingstation (Station X) underretter skriftligt paa dertil bestemt Formular Tog- og Lokomotivføreren for det Tog, der skal overhales (Tog 1) og sørger for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal „Toget overhales“ fra Togets bageste Vogn.

Det overhalende Tog (Tog 3) underrettes kun ved dette Signal om Ændringen i Togfølgen.

Forlægning fremefter af en Overhaling.

4. Fremgangsmaaden ved *Forlægning fremefter af en Overhaling* er følgende:



Driftsbestyreren eller Station T vælger, efter modtagne og indhentede Oplysninger om Togenes Forsinkelse og under fornødent Hensyn til de foreliggende Forhold, paa hvilken Station Overhalingen bør foregaa, og afsender til den valgte nye Overhalingstation (Station X) følgende Depeche:

„Tog 3 forsinket. Kan det overhale Tog 1 i X?“ (Depeche Nr. 7).

Er der intet til Hinder for Overhaling paa Station X, svarer denne:

„Ja, Tog 3 kan overhale Tog 1 i X“ (Depeche Nr. 8).

Driftsbestyreren eller Station T giver derefter Liniedepechen:

„Tog 3 overhaler Tog 1 i X“ (Depeche Nr. 9), til Stationerne paa den Strækning, over hvilken Togfølgen bliver forandret.

Kan Overhaling ikke finde Sted paa Station X, svarer denne:

„Her kan ikke overhales“ (Depeche Nr. 10).

Der maa da enten vælges en anden Station til Overhaling, eller Forlægningen maa opgives.

Den oprindelige Overhalingstation (Station Y) underretter skriftligt paa dertil bestemt Formular Tog- og Lokomotivføreren for det Tog, der skal overhales (Tog 1), om den foretagne Forlægning af Overhalingen, og den nye Overhalingstation (Station X) sørger for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal „Toget overhales“ fra dette Togs bageste Vogn.

Det overhalende Tog (Tog 3) underrettes kun ved dette Signal om Ændringen i Togfølgen.

5. Naar det som Følge af Togforsinkelse bliver nødvendigt fra en *Udgangstation* eller en *Forgreningsstation* (Station K) at afsende Tog i samme Retning i anden Rækkefølge end den planmæssige, uden at Overhaling finder Sted, paa hviler det Driftsbestyreren eller Station T at anordne *forandret Togfølge*. Dette sker ved, at der sendes Liniedepeche om den forandrede Togfølge til Stationerne paa den Strækning (K—X), over hvilken Togfølgen forandres.

Forandret Togfølge.

Hvis Togene skal fortsætte ud over Station X ad samme Spor, saaledes at Overhaling skal finde Sted paa denne Station, skal den i Punkt 4 nævnte Depecheudveksling (Depecherne Nr. 7—8) gaa forud for Anordningen af den ændrede Togfølge.

Underretning til Togene om den forandrede Togfølge finder ikke Sted, medmindre der skal foregaa Overhaling paa Station X, i hvilket Tilfælde det Tog, der skal overhales, underrettes og paasættes Signal som foreskrevet i Punkt 4.

6. De i § 37, Punkt 10 givne Bestemmelser vedrørende Krydsningsforlægning har ogsaa Gyldighed ved Fastsættelsen eller Forlægningen af Overhalinger og forandret Togfølge, for saa vidt de efter det foranstaaende kan finde Anvendelse derpaa.

§ 39.

Forlægning af Togpassering.

Togpassering forlægges efter de i § 37 fastsatte Regler, saafremt Arbejdstoget og det passerende Tog kører i modsat Retning, og efter Reglerne i § 38, saafremt de paagældende Tog kører i samme Retning.

§ 40.

Aflysning af Tog.

1. Driftsbestyreren kan aflyse Tog. For personførende Plantog gælder dette dog kun, for saa vidt Naturbegivenheder eller anden tvingende Magt gør Togenes Fremførelse umulig, eller det skønnes hensigtsmæssigt under Driftsforstyrrelser.

Driftsbestyreren kan overdrage denne Beføjelse til de under ham fungerende Togledere samt til Togudgangsstationer og Knudestationer for bestemte Tilfælde.

2. a. Naar et Tog aflyses, skal skriftlig eller telefonisk (telegrafisk) Meddelelse derom sendes til samtlige Stationer paa den Strækning, over hvilken Toget skulde have løbet og til andre, for hvem det har Betydning at kende Togets Aflysning.

Togfølgestationerne og Holdstederne underretter Baneafdelingens Personale ved Meldesedler og ved Telefonmeldinger til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationen, og Togindstillingssignal gives efter Bestemmelserne i Signalreglementet.

b. Togfølgestationer, hvor det aflyste Tog skulde have krydset andre Tog, skal telefonisk (telegrafisk) anmode en af disse Togs planmæssige Opholdsstationer om at give skriftlig Underretning om Togaflysningen til Toget. Meddelelsen gives til Togføreren og Lokomotivføreren.

Den Station, der skal afgive nævnte Underretning, skal, for saa vidt Toget ifølge sin Køreplan er gennemkørende paa Krydsningsstationen, meddele denne, om Underretning er afgivet. Modtager Krydsningsstationen ikke denne Meddelelse, eller modtager den Meddelelse om, at Underretningen *ikke* er blevet afgivet, tages Toget ind paa Stationen paa den i Signalreglementet foreskrevne Maade og underrettes om det mødende Togs Aflysning. Over for Tog, der ifølge Køreplanen skal standse paa Krydsningsstationen, skal denne bekræfte, at Toget er indstillet; dette kan ske mundtligt.

Tog, der skulde have været overhalet af det aflyste Tog, underrettes mundtligt af Overhalingsstationen.

c. Togindstillingssignal og Meddelelse til andre Tog om Aflysningen bortfalder i Tilfælde, hvor Aflysningen er sket ved en skriftlig eller trykt Ordre — herunder Særtogsanmeldelser — fra Driftsbestyreren, indeholdende Meddelelse om, at *Ordren er tilstillet Banebevogtningen, henholdsvis vedkommende Togførere og Lokomotivførere.*

3. Hvis et aflyst Tog skal erstattes med et andet Tog i samme Køreplan, skal dette Tog anmeldes og fremføres som Særtog.

§ 41.

Aflysning af den regelmæssige Drift.

Driftsbestyreren kan aflyse den regelmæssige Drift. Naar dette sker, maa Togene kun føres over den paagældende **Aflysning af den regelmæssige Drift.**

Forlægning af
Togpassering.

Aflysning af
Tog.

Underretning
om aflyste
Tog.

Strækning efter forudgaaende Anmeldelse. Denne Anmeldelse kan enten ske paa Grundlag af de trykte Køreplaner eller ved særlige Planer. For de saaledes anmeldte Togs Førelse m. v. gælder nedenstaaende særlige Regler:

- a. Toggangen paa vedkommende Strækning ledes af Driftsbestyreren eller den hertil bemyndigede Togleder, jfr. § 40, 1. I Forsinkelsestilfælde forholder Togfølgestationerne sig i Overensstemmelse med Reglerne i §§ 37, 38 og 39 om Forlægning af Krydsninger, Overhalinger og Togpasseringer, hvorfor Togførerne som sædvanlig maa afgive de foreskrevne Meldinger.
- b. Meddelelse om, at den regelmæssige Drift er aflyst, gives til samtlige Stationer paa den paagældende Strækning og til andre, for hvem det har Betydning at kende Aflysningen. Stationerne skal saa hurtigt som muligt og paa den efter deres Skøn bedst mulige Maade underrette Banepersonalet, naar den regelmæssige Drift er aflyst, og naar den genoptages.
- c. Togene føres paa Fribaneordre efter de i § 25 givne Regler.
- d. Paa Banestrækninger med Ledbevogtning gives Underretningen til Bevogtningspersonalet om Toggangen ikke ved Underretningssignaler paa Togene, men alene ved de elektriske Underretningssignaler, og Bevogtningspersonalet skal være til Stede paa Posterne eller i disses Nærhed i Tiden fra Kl. 5, til Toggangsindstillingssignal modtages. Togene kan derfor fremføres med større Hastighed end 25 km/T., uagtet de ikke er signaleret. Togindstillingssignal gives ikke. Toggangsindstillingssignal gives daglig, naar Døgnets sidste Tog har passeret Strækningen indtil næste Station, til hvilken der ringes. Toggangsindstillingssignal maa dog først gives efter Kl. 16.

Døgnet regnes i denne Forbindelse fra Kl. 5 til 5.

Meddelelse om Toggangens Indstilling gives desuden til Ledvogterposter, der staar i telefonisk Forbindelse med Stationerne.

Under vedvarende Driftstandsning gives Toggangsindstillingssignal daglig efter Kl. 16. Naar Toggangsindstillingssignal gives, skal Stationerne dog holde Telefonvagt (Telegrafvagt) som under ordinære Forhold, medmindre Driftsbestyreren træffer anden Bestemmelse.

Naar den regelmæssige Drift atter kan genoptages, sker Tillysningen af den, som har foretaget Aflysningen.

§ 42.

Ufarbare Banestrækninger.

1. Naar et Banestykke er blevet ufarbart, giver Driftsbestyreren nærmere Bestemmelser om de Ændringer i Togenes Gang, som derved bliver nødvendige. Er Banen blevet ufarbar ved Sne, kommer de herfor gældende særlige Forskrifter til Anvendelse.

2. Ved midlertidig Spærring af en nærmere bestemt Banestrækning som Følge af Arbejder paa Banen eller lignende underretter Driftsbestyreren alle vedkommende.

For Underretningen tages Kvittering. Den, der har anmodet om Spærring af en Banestrækning, maa ikke lade de Arbejder, der kræver Spærringen, paabegynde, forinden han har modtaget Bekræftelse paa, at Spærringen er foretaget. Denne Bekræftelse kan gives ved Tilsendelse af ovennævnte Underretning.

§ 43.

Baade Telefon og Telegraf i Uorden.

For saa vidt den for Toggangens Ledelse nødvendige Forbindelse mellem Togfølgestationerne hverken kan tilvejebringes ved Banens Telefon- og Telegrafanlæg eller ved Benyttelse af den offentlige Telefon, træder følgende Bestemmelser i Kraft:

1. Der maa ikke føres andre Tog over Banen end Plan- togene samt forud anmeldte Tog (Særtog, Arbejdstog og Hjelptog). Paa den anden Side skal under saadanne Forhold alle Plantog og forud anmeldte Særtog, Arbejdstog og Hjelptog saa vidt muligt føres igennem, selv om det kun

Ufarbare Banestrækninger.

Midlertidig Spærring af Banen paa Grund af Arbejder e. l.

Gennemførelse af Toggangen.

kan ske ved at erstatte dem med et Lokomotiv, en Dræsine eller et Bud.

2. De fastsatte Krydsninger, Overhalinger og Passeringer maa ikke forlægges, men Togene skal blive holdende paa Krydsnings- og Overhalings-, henholdsvis Passeringsstationerne, indtil Krydsningen, Overhalingen eller Passeringen har fundet Sted.

3. Togene fremføres med særlig Agtpaagivenhed over for eventuelt foranløbende Tog. Tog maa ikke afsendes fra en Togfølgestation, før det forudgaaende Tog kan beregnes at være naaet til den næste Togfølgestation, og ikke tidligere end 10 Minutter efter det forrige Togs Afgang.

Om Dækning af Tog, der under saadanne Forhold er standset paa Banelinien eller foran en Togfølgestation eller et Holdsted, se § 45.

§ 44.

Togenes Standsning paa fri Bane.

Med Undtagelse af Arbejdstog maa intet Tog standse paa andre Steder af Banen end de bestemte Stationer og Holdepladser, medmindre der er en paatrængende Nødvendighed til Stede.

Det skal saa vidt muligt undgaas at standse Tog paa Broer samt paa Krydsninger med Veje i eller ude af Niveau.

Et Tog, der er standset paa fri Bane, maa ikke sættes i Gang uden Togførerens Mellemkomst, medmindre Standsningen skyldes Signalet „Stop“ fra et Mastesignal, og dette forandres til „Kør“ Signal, eller medmindre Toget rangeres forbi et Indkørselssignal.

Om nedbrudte Togs Standsning paa fri Bane, se §§ 45 og 46.

§ 45.

Dækning af Tog, der ekstraordinært standser paa fri Bane.

1. Standser et Tog paa fri Bane — bortset fra det Tilfælde, hvor Toget skal holde for „Stop“ fra Mastesignal — og Grunden til Standsningen ikke er umiddelbart givet,

skal Togføreren, eventuelt med Assistance fra Lokomotivføreren, søge Grunden til Standsningen fastslaaet.

2. Sker Standsningen paa et Sted, hvor flere Spor løber jævnsides, og det ikke straks kan fastslaaes, at Nabospor er fri, skal det eller disse Spor *straks* dækkes i den eller de Retninger, hvorfra Tog kan ventes.

Sker Standsningen i Mørke eller usigtbart Vejr, foranlediger Lokomotivføreren straks anbragt rødt Lys foran paa Toget.

Skal Dækning af Nabospor ske fremad, foranlediges den *øjeblikkelig* af Lokomotivføreren. Skal Dækning ske bagud, foranlediges den af Togføreren.

3. a. Viser Undersøgelsen, at Toget vil kunne fortsætte Kørslen inden for et Tidsrum af 10 Minutter fra Standsningstidspunktet, eller kan Togføreren inden for denne Tid opnaa Forbindelse med en Togfølgestation, der paatager sig Ansvaret for Togets Dækning, foretages ingen stedlig Dækning af Toget, jfr. dog efterfølgende Punkt b. I modsat Fald dækkes Toget paa Stedet ved Togførerens Foranstaltning og paa hans Ansvar.

Dækningen udføres i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter i begge Køreretninger, og først i den Retning, fra hvilken det første Tog kan ventes.

Hvor det bliver nødvendigt at foretage den i Punkt 2 omtalte Dækning af Nabospor, maa denne under ingen Omstændigheder undlades eller forsinkes af Hensyn til Dækning af det Spor, hvorpaa Toget holder.

b. Bliver et Tog, naar baade Telefon og Telegraf er i Uorden, standset paa Banelinien eller foran en Togfølgestation eller et Holdsted, skal Toget *straks* dækkes.

4. a. Bliver Toget i Stand til at genoptage sin Kørsel i *planmæssig Køreretning*, og inden der er tilkaldt *Hjælpe-maskine*, kaldes eventuelt udsendte Dækningsposter tilbage.

Kaldes Dækningsposterne tilbage, inden den foreskrevne Afstand fra Toget er naaet, skal Knaldsignal udlægges paa det Sted, hvortil Dækningsposterne er naaet.

Udlagte Knaldsignaler skal i alle Tilfælde forblive paa Linien.

Dækning af Nabospor.

Dækning af det standsede Tog.

Genoptagelse af Kørslen.

Overholdelse af fastsatte Krydsninger, Overhalinger og Passeringer.

Togenes Førelse.

Togenes Standsning paa fri Bane.

Undersøgelse af Grunden til Standsningen.

b. Bliver Toget i Stand til at genoptage sin Kørsel i modsat Køreretning af den planmæssige, og inden der er tilkaldt Hjælpemaskine, skal det, medmindre Tilladelse til Tilbagerykning er indhentet fra den Togfølgestation, hvortil Toget føres tilbage, under Tilbagerykningen dækkes af en Mand forud for Toget. Dette følger efter i en Afstand af ca. 800 m.

Dækningsposten skal, saa snart modgaaende Tog kan ses eller høres at nærme sig, udlægge Knaldsignaler og standse det under Tilbagerykning værende Tog.

Ved Tilbagerykningen skal den Dækningspost, der eventuelt er udsendt i Togets planmæssige Køreretning, kaldes tilbage.

Er Dækningspost ikke udsendt, skal der, forinden Tilbagerykningen paabegyndes, udlægges Knaldsignaler.

Udlagte Knaldsignaler skal i alle Tilfælde forblive paa Linien.

c. Er Hjælpemaskine forlangt, maa det paa fri Bane holdende Tog ikke sættes i Bevægelse, forinden Maskinen er indtruffet, selv om det maatte være i Stand dertil, medmindre der enten er indhentet Tilladelse fra den Togfølgestation, hvor Togføreren har forlangt Hjælp, eller der sendes en Dækningspost forud for det i en Afstand af ca. 800 m og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

5. Naar et Tog i Henhold til foranstaaende har efterladt Knaldsignaler paa Linien, skal det underrette første Ledvogterpost samt tillige den første Togfølgestation herom.

Der maa ikke forud gives et Tog Underretning om, at det vil møde et efterladt Knaldsignal, idet der skal regnes med den Mulighed, at der i anden Anledning kan blive udlagt Knaldsignal.

6. For at det fra Toget udsendte Dækningsmandskab kan vende tilbage til Toget hurtigst muligt, skal dette Mandskab søge at komme i Forbindelse med Personale fra Baneafdelingen og overdrage dette at udføre den foreskrevne Dækning.

Underretning om udlagte Knaldsignaler.

Assistance fra Baneafdelingens Personale ved Dækning af Tog.

§ 46.

Nedbrudte Tog.

1. Naar et Tog ekstraordinært standser paa fri Bane og den i § 45 foreskrevne Undersøgelse viser, at Toget ikke kan bringes videre, hverken frem eller tilbage, forlanger Togføreren Hjælp paa nærmeste Togfølgestation eller paa en af de ved nærmere Instruks fra Driftsbestyreren udpegede Stationer. Forlangende om Hjælp.

Forlangendet skal indeholde Oplysning om, hvor Toget befinder sig (Kilometersten, Ledvogterhus, Overkørsel o. l.), om Uheldets Beskaffenhed, om Hovedspor er spærret, om Materiel er væltet eller løbet af Spor o. l., om, hvilken Hjælp der er fornøden (Hjælpemaskine, Hjælpevogn, Ambulance, Lægehjælp e. l.).

Forlangendet kan gives telefonisk (telegrafisk) eller ved Bud. Er Togets Lokomotiv tjenestedygtigt, kan dette benyttes til at overbringe Forlangendet.

Et nedbrudt Tog maa ikke samtidig forlange Hjælp paa to eller flere Stationer.

2. *Saa snart Hjælp er forlangt paa en Station, paahviler det alene Stationsbestyreren paa denne uden Ophold at skaffe Hjælp til det nedbrudte Tog.* Ingen anden maa foretage noget i saa Henseende uden efter Anmodning fra nævnte Stationsbestyrer eller med hans udtrykkelige Samtykke. Hjælpens Fremskaffelse.

Stationsbestyreren skal navnlig iagttage:
 at den paa hver Side af det nedbrudte Tog liggende Togfølgestation straks underrettes om Uheldet, og at disse Stationers Tilstaaelse for Meldingen modtages,
 at der efter Omstændighederne forlanges Hjælpemaskine, Hjælpetog, Hjælpevogn, Ambulance, Lægehjælp o. s. v.,
 at Driftsbestyreren underrettes om Uheldet og dets Beskaffenhed,
 at de Togfølgestationer, hvor det nedbrudte Tog skulde have krydset, overhalet eller passeret andre Tog, snarest underrettes, og

at lede Toggangen paa det spærrede Banestykke, indtil Ledelsen er overtaget af Driftsbestyreren eller af den, han dertil bemyndiger.

Genoptagelse af Kørslen.

3. a. *Bliver et paa en Togfølgestation nedbrudt Tog* i Stand til ved egen Hjælp at fortsætte sit Løb, forinden en tilkaldt Hjælpemaskine er ankommen, skal Stationsbestyreren straks underrettes, og han foranlediger da Hjælpetoget standset, hvorefter den Togfølgestation, hvortil Hjælpemaskinen er naaet, henholdsvis Udgangsstationen, aflyser Maskinens Løb. Skal det Tog, der har været nedbrudt, fortsætte sit Løb i Retning mod Hjælpetoget og paa samme Spor som dette, maa det ikke afsendes, før der haves Sikkerhed for, at Hjælpetoget er standset paa en foranliggende Togfølgestation og underrettet.

b. *Bliver et paa fri Bane nedbrudt Tog* i Stand til ved egen Hjælp at fortsætte sit Løb, forinden Hjælpemaskinen er ankommen, maa Togets Viderekørsel ikke finde Sted, medmindre der enten er indhentet Tilladelse fra den Togfølgestation, hvor Togføreren har forlangt Hjælp, eller der sendes Dækningspost forud for Toget i en Afstand af ca. 800 m og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

Hjælpetogets Førelse til det nedbrudte Tog.

4. Et Hjælpetog bør føres med Forsigtighed til det nedbrudte Tog. Forinden det forlader den Togfølgestation, som begrænser det Banestykke, paa hvilket det nedbrudte Tog befinder sig, skal den anden Nabotogfølgestation underrettes derom, og Hjælpetoget kan da efter Omstændighederne bringe det nedbrudte Tog frem eller tilbage. Togfølgestationen meddeler skriftligt Hjælpetoget, om Telefonen eller Telegrafene er i Orden, samt om den anden Nabotogfølgestation er underrettet om dets Afsendelse. Udfærdigelse af Fribaneordre til Hjælpetoget for det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes, kommer ikke til Anvendelse.

Saa snart Toget er bragt ind paa en af de Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, skal den anden underrettes derom, eventuelt ved Bud. Underretningen skal indeholde Oplysning om, hvorvidt Banen er farbar.

5. Er Telefonen og Telegrafene i Uorden, skal Toget, naar det af Hjælpetoget bringes frem eller tilbage, dækkes ved, at der sendes en Dækningspost forud for det i en Afstand af ca. 800 m, og en anden følger efter Toget i samme Afstand.

Det nedbrudte Togs Førelse, naar Telefon og Telegraf er i Uorden.

6. De foran givne Regler for nedbrudte Tog kommer ikke alene til Anvendelse, naar selve Togets Utjenstdygtighed hindrer dets Fremførelse, men ogsaa, naar et Tog paa fri Bane bliver ude af Stand til at fortsætte sit Løb, fordi *Banelinien* er bleven ufarbar.

Banen ufarbar.

7. Skyldes Ufarbarheden Snelæg, kommer de herfor særligt givne Forskrifter til Anvendelse.

Snelæg.

Standses et Tog af Sne paa fri Bane med ringe Udsigt til snart at kunne komme videre, skal Togføreren saa vidt muligt underrette en af de Togfølgestationer, der begrænser det Banestykke, hvor Toget befinder sig, om Standsningen, selv om der ikke er Grund til at forlange Hjælp fra den paagældende Station.

Det paahviler den Togfølgestation, der faar Meddelelsen, eventuelt Forlangendet om Hjælp fra Togføreren, at iagttage de i Punkt 2 givne Bestemmelser for nedbrudte Tog.

Skal Sneplov udsendes paa et Banestykke, hvor der befinder sig et i Sne fastkørt Tog, maa dette Tog dog først underrettes, og det maa i saa Tilfælde, selv om det maatte være i Stand dertil, ikke sætte sig i Bevægelse imod Sneplogen.

§ 47.

Beskadigede og efterladte Vogne.

1. Opdages det, at en Vogn i et Tog paa fri Bane er saa beskadiget, at det kan befrygtes, at dens Videreførsel vil medføre Fare for Toget, skal Togføreren og Lokomotivføreren i Forening undersøge Vognen, hvorefter Toget om muligt føres videre med Forsigtighed til nærmeste Station, hvor Vognen udsættes.

Beskadigede Vogne.

Efterladte
Vogne.

2. Bliver det nødvendigt for et Tog at efterlade Vogne paa den fri Bane, skal Togføreren drage Omsorg for, at Vognene ved Bremsning eller paa anden Maade sikres saaledes, at de ikke kan sættes i Bevægelse, samt at de bliver bevogtet og dækket i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Togføreren skal mod Kvittering give den første Togfølgestation skriftlig Underretning herom og skal endvidere give Lokomotivføreren Ordre til at standse foran Stationsmærket paa den første Togfølgestation. Naar Toget er bragt til Standsning, skal Togføreren underrette Stationsbestyreren, og Toget maa kun føres ind paa Stationen efter Ordre fra Stationsbestyreren.

Togfølgestationer, der faar den nævnte Underretning, følger de i § 46 for nedbrudte Tog givne Regler, idet dog Togmaskinen efter Omstændighederne kan benyttes som Hjælpe-maskine.

§ 48.

Ild i Toget.

Ild i Toget.

Bemærkes der Ild i et Tog, skal Toget uopholdeligt standses og dækkes, jfr. § 45, Punkt 3 a. Den Vogn, hvori der er gaaet Ild, skilles fra de øvrige, og Ilden søges slukket. Det er forbudt, naar Ilden opdages, uden nærmere forudgaaende Undersøgelse at forsøge at føre Toget videre.

§ 49.

Sprængning af Tog.

Sprængning
af Tog.

Saafernt der i en ikke-luftbremset Togdel under Kørslen sker en Sprængning, maa Toget ikke standse eller mindske Hastigheden, men skal fortsætte sin Fart, indtil der haves Vished for, at den løsrevne Del ikke kan løbe ind i det. Det Personale, som er i den løsrevne Del, skal søge at bringe den til Standsning saa hurtigt som muligt. Først naar den

løsrevne Del er fuldstændig standset, maa Lokomotivet, eventuelt med den øvrige Del af Toget, gaa langsomt og forsigtigt tilbage for at tilkoble.

§ 50.

Løse Vogne.

Bliver Vogne af Vinden eller paa anden utilsigtet **Løse Vogne.** Maade ført ud paa Banelinien, skal Togfølgestationen eller Holdstedet, saa snart det bemærkes, give Alarmsignal til Linien.

Bemærkes løse Vogne paa Banen, skal enhver ved Banen beskæftiget ved alle til hans Raadighed staaende Midler søge at standse dem. De skal efter Omstændighederne søges indbragt til nærmeste Togfølgestation eller Holdsted med Sidespor; men er dette ikke muligt, skal de dækkes som foreskrevet i § 45, Punkt 3 a, og Melding om det forefaldne gives til nærmeste Togfølgestation, henholdsvis Holdsted. Togfølgestationer eller Holdsteder, som modtager Meddelelse om, at løse Vogne er i Bevægelse mod Stationen eller Holdstedet, skal træffe de Foranstaltninger, som Omstændighederne tillader, for at afværge Ulykke.

VII. Dræsiner, Troljer og lignende.

§ 51.

Dræsiner, Troljer og lignende.

1. Dræsiner, Troljer og lignende maa ikke fremføres over Banen uden uafbrudt Ledsagelse af en ansvarlig Fører, og er et saadant Køretøj, læsset eller ulæsset, saa tungt, at det ikke af det tilstedeværende Personale ved Haandkraft kan sættes ud af Sporet, skal det fremføres efter de for Arbejdstog gældende Regler.

Dræsiner og Troljer maa kun benyttes i tjenstligt Øjemed. De maa aldrig hægtes paa et Tog og ikke følge efter et saadant i mindre Afstand end 200 m. I Taage maa ikke køres med Troljer, medmindre Arbejdet paa Banen eller andre Omstændigheder gør det paatrængende nødvendigt. Under samme Forhold maa det saa vidt muligt undgaaes at benytte Dræsiner.

Motordræsiner skal afgive Lydsignal af passende Styrke foran Overkørsler og Overgange.

2. Dræsiner m. v. skal fremføres med en efter Forholdene afpasset Hastighed.

Paa Stationerne, ved aabentstaaende Overkørsler samt paa Strækninger, hvor Udsigten over Banen er mindre god, maa Hastigheden ikke overskride 25 km/T. Ved Overkørsler, hvor de tilstødende Veje ikke kan overses i tilstrækkelig Afstand, maa Hastigheden ikke være større, end at Køretøjet kan standses paa kort Afstand. Hastighedsnedsættelse ved Overkørslerne kan dog undlades, naar det ved Haandsignal fra disse tilkendegives, at Banen er fri.

VIII. Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane samt Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.

§ 52.

Sikring og Pasning af Sidespor paa fri Bane.

1. Sidespor paa fri Bane betragtes som Holdsteder og skal være sikret som angivet i Ordensreglementets § 4, Stk. 2.

Sporskifter i Hovedspor skal være forsynet med Sporskiftesignal.

2. Uden for de Tider, i hvilke der rangeres ved Side-sporet eller foretages Sporskifteeftersyn, skal Sporskifter i Hovedspor være stillet og aflaaet til frit Hovedspor og Dækningssporskifter og Sporspærre være stillet og aflaaet saaledes, at de hindrer Kørsel ud i Hovedsporet. De Nøgler, som giver Adgang til Aflaasningsanlægget, skal være fjernet fra Sporskifterne m. v.

3. Kommer Aflaasningsanlægget paa et Sidespor i Uorden, skal nærmeste Togfølgestation snarest underrettes. Denne Station underretter Togene skriftligt og foranlediger Driftsbestyreren underrettet.

Togene fremføres med fornøden Forsigtighed ved Pas-sagen af Sidesporet, eventuelt rangeres de ved Togfø-rerens Foranstaltning forbi.

I den Tid, Aflaasningsanlægget ved et Sidespor er i Uorden, skal Sidesporet være bevogtet i Togtid.

4. Togføreren for et rangerende Tog er personlig an-svarlig for, at Sidesporets Sikringsanlæg efter endt Ran-

Sikrings-anlæg.

Sporskifternes Stilling og Aflaasning.

Uregelmæs-sigheder.

Rangering.

Ledsagelse og Bemanding.

Hastighed. Passering af Overkørsler.

gering bringes i foreskreven Stand, og at Vognene hensættes paa Læssesporet inden for Frispormærkerne og bremses eller afstoppes.

§ 53.

Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.

Togkrydsning og Togoverhaling paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane kan finde Sted paa de nedenfor angivne Betingelser.

Mellem to Togfølgestationer maa et Tog kun krydse, overhale eller overhales af *et* andet Tog. Togene, mellem hvilke Krydsning og Overhaling skal finde Sted, skal altid standse paa den Togfølgestation, hvorfra de kører ind paa Banestykket, hvor den ubetjente Station eller det ubetjente Sidespor er beliggende.

Togoverhaling maa dog kun finde Sted paa Stationer eller Sidespor med Telefon.

1. a. *Togkrydsning fastlagt i Tjenestekøreplanen.*

I Tjenestekøreplanen skal fastlægges, hvilket Tog der skal køre først ind paa Krydsningsstedet, og hvorledes Sporbenyttelsen skal være for begge Tog.

Mellem Togfølgestationerne A og B, der begrænser Banestykket, hvor den ubetjente Station eller det ubetjente Sidespor er beliggende — skal følgende Udveksling af Depecher finde Sted.

Station A sender til Station B Depechen:

„Har Tog 1 fri Bane fra Station A til ubetjent Station/Sidespor U og derfra til Station B, naar Krydsning med Tog 2 har fundet Sted paa Station/Sidespor U“.

Naar intet er til Hinder herfor svarer Station B:

„Tog 1 har fri Bane fra Station A til ubetjent Station/Sidespor U, og derfra til Station B, naar Krydsning med Tog 2 har fundet Sted paa Station/Sidespor U. Tog 2 underrettes her“.

Derefter sender Station A følgende Depeche til Station B:

„Tog 1 underrettes her og afsendes“.

Efter at denne Udveksling af Depecher er tilendebragt, og Depecherne er indført i Telefonjournalen, udsteder hver af Stationerne en særlig Fribaneordre paa en dertil bestemt Formular. Den underskrives af Stationsbestyreren og gives til Togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den afleverer den til Lokomotivføreren inden Togets Afgang.

Begge Tog skal standse foran Stationsmærket paa Krydsningsstedet. Det Tog, der efter Planen skal køre først ind, rangeres efter Standsningen forsigtigt ind paa det for Toget bestemte Spor under Afgivelse af Signalet „Giv Agt“, hvorhos der i Mørke og i usigtbart Vejr vises rødt Lys fremad fra forreste Køretøj i Toget, saa længe dette er i Bevægelse.

Naar Toget er bragt til Standsning paa det for samme bestemte Spor, skal Togføreren gøre „andet“ Togs Togvej klar til Indrangering, og naar han har sikret sig, at Togvejen er fri til Standsningsstedet, og at de paa denne Del af Togvejen værende Sporskifter er retstillet, giver han Signal til „andet“ Tog. Under Indrangeringen skal modgaaende Sporskifter være aflaaet eller betjent, og Togføreren for „første“ Tog skal markere Standsningsstedet for „andet“ Tog.

Ved Afgangen skal hvert Togs Togfører sikre sig, at Sporskifterne i Togvejen staar rigtigt for Udkørsel. Togføreren for det Tog, der benytter Sidesporet paa det paa-gældende Sted, er ansvarlig for, at Sporskifterne ved Togets Afgang er retstillet til Hovedspor og forskriftsmæssigt aflaaet og sikret. Sidesporet skal altid benyttes saaledes, at Toget rangeres direkte derind gennem det første Indgangsspor til Sidesporet.

Det er tilladt Togføreren i „første“ Tog paa en ubetjent Station at overtage Stationen som betjent Station ved at sætte Indkørselssignalet i Virksomhed, og han er da ansvarlig for Stationen som fungerende Stationsbestyrer. Ogsaa i dette Tilfælde skal „andet“ Tog standse foran Sta-

tionsmærket og kan derefter tages ind paa Stationens Indkørselssignal.

Kommer „andet“ Tog først til Stationsmærket paa en ubetjent Station, og „første“ Tog ikke kan ses, maa „andet“ Tog ikke rangeres ind paa Stationen, medmindre Togføreren forinden gaar ind paa Stationen og overtager denne som betjent Station paa den i foranstaaende Stykke angivne Maade. Stationen skal, inden den som Stationsbestyrer fungerende Togfører forlader den, bringes i Stand som ubetjent Station.

Ved Sidespor paa fri Bane, maa „andet“ Tog ikke tages først ind.

1. b. *Krydsningsforlægning til ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane og Krydsning, der anordnes paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane, uden at være oplaget i Tjenestekøreplanen.*

Naar Driftsbestyreren eller den Station (Station T), der har Bemyndigelse til at forlægge Krydsning (jfr. § 37), beslutter at forlægge Krydsning mellem 2 Tog til en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor paa fri Bane, sender Driftsbestyreren eller Station T hver af Togfølgestationerne A og B, der begrænser Banestykket, hvor den ubetjente Station eller det ubetjente Sidespor er beliggende, følgende Depeche:

„Kan Tog 1 krydse Tog 2 paa ubetjent Station/Sidespor U“. (Depeche Nr. 1).

Har Stationen intet at indvende mod Krydsningen, svares der:

„Ja, Tog 1 kan krydse Tog 2 paa ubetjent Station/Sidespor U“. (Depeche Nr. 2).

Derefter giver Driftsbestyreren eller Station T følgende Liniedepeche til Strækningen fra den oprindelige Krydsningsstation til den fjernest herfra liggende af Stationerne A og B.

„Tog 1 krydser Tog 2 paa ubetjent Station/Sidespor U. Tog kører først ind paa Stationen/Sidesporet, og

kører paa Spor, Tog kører paa Spor.....“. (Depeche Nr. 3).

Denne Depeche gentages af den af Stationerne A og B, der ligger fjernest fra den oprindelige Krydsningsstation, og Krydsningen er da forlagt til ubetjent Station/Sidespor U.

Saaframt det oprindelige Krydsningssted er ubetjent, gives Liniedepeche Nr. 3 til alle Togfølgestationer, der berøres af Krydsningsforlægningen.

Det rettidige Tog foranlediges underrettet om den fastslaaede Krydsningsforlægning af den oprindelige Krydsningsstation.

Er denne ubetjent, gives Underretningen af den nærmest foregaaende Togfølgestation. Det forsinkede Tog underrettes af den nærmest liggende af Stationerne A og B. Lokomotivføreren og Togføreren paa begge Tog skal give Kvittering for, at Underretning — der skal gives skriftligt — er modtaget om Krydsningsforlægningen, om Sporbenyttelsen, og om hvilket Tog der først maa køre ind.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 1 a, som vedrører Afviklingen af Krydsningen.

Fastsættes der ved Anordning af et Særtog Krydsning paa en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor paa fri Bane, skal der i Anmeldelsen angives, hvilket Tog der skal køre først ind paa ubetjent Station/Sidespor, og hvorledes Sporbenyttelsen skal være for begge Tog.

Den, der anordner Særtog, skal foranledige, at det krydsende Tog underrettes om Krydsningen paa ubetjent Station/Sidespor U paa en foranliggende Togfølgestation, hvor Toget skal holde, eventuelt paa Udgangsstationen.

Togets Togfører og Lokomotivfører skal give Kvittering for, at Underretning, der skal ske skriftligt, er modtaget om Krydsningen, om Sporbenyttelsen, og om hvilket Tog der skal køre først ind.

Tilsvarende Kvittering skal gives af Særtogets Togfører og Lokomotivfører paa Togets Udgangsstation. Stationen, der afgiver Underretning til det krydsende Tog, skal til den nærmeste af Togfølgestationerne A og B afgive følgende Depeche:

Krydsning ved Anordning af Særtog.

„Tog underrettet om Krydsning med Særtog paa ubetjent Station/Sidespor U“.

Modtager Stationen ikke denne Depeche rettidigt forholdes paa følgende Maade:

Toget søges underrettet paa en anden Station, saa vidt muligt en Holdestation. Kan dette ikke ske, underrettes Toget paa Stationen, hvor det tages ind paa den i Signalreglementet angivne Maade.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 1 a, som vedrører Afviklingen af Krydsningen.

2. a. Togoverhaling fastlagt i Tjenestekøreplanen.

I Tjenestekøreplanen skal fastlægges, hvorledes Sporbenyttelsen skal være for begge Tog.

Mellem Togfølgestationerne A og B, der begrænser Banestykket, hvor den ubetjente Station eller det ubetjente Sidespor er beliggende, skal følgende Udveksling af Depecher finde Sted.

Station A sender Station B Depechen:

„Tog 1 afsendes til ubetjent Station/Sidespor U, for der at overhales af Tog 3.“

Efter Modtagelse af Kvittering afsender Station A Tog 1.

Tog 1 skal paa Overhalingsstedet anbringes paa det for Toget bestemte Spor. Efter at Toget er bragt til Standning, skal Togføreren gøre Tog 3's Togvej klar til Indrangering og sikre sig, at Togvejen er fri, og Sporskifterne i den er retstillet. I Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignal skal føres, skal han endvidere sørge for, at Signal „Toget overhales“ vises paa Togets bageste Vogn.

Togføreren melder derefter telefonisk til Station A, at Linien er fri til Overhalingsstedet.

Stationen skal give denne Melding videre til Tog- og Lokomotivføreren for Tog 3.

Station A afsender derefter Tog 3.

Tog 3 skal standse foran Stationsmærket paa Overhalingsstedet.

Efter at Tog 3 er standset, giver Togføreren for Tog 1 Signal til Tog 3, som derefter med Togets Togfører som

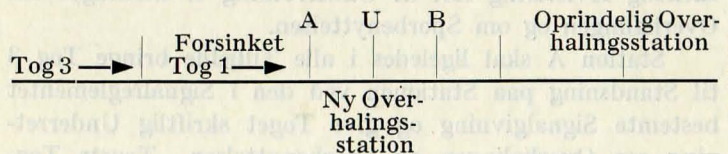
Rangerleder indrangeres paa Overhalingsstedet. Under Indrangeringen skal modgaaende Sporskifter være aflaaet eller betjent.

Det er tilladt Togføreren for Tog 1 paa en ubetjent Station at overtage Stationen som betjent Station ved at sætte Indkørselssignalet i Virksomhed. Ogsaa i dette Tilfælde skal Tog 3 standse foran Stationsmærket og kan derefter tages ind paa Stationens Indkørselssignal, hvorefter det videresendes efter Afgangstilladelse fra Togføreren for Tog 1.

Tog 1 maa ikke afgaa fra Overhalingsstedet, forinden Togføreren har modtaget telefonisk Melding fra Station B om, at Tog 3 er ankommet, og at Banen er fri til Station B. Togføreren for Tog 1 er ansvarlig for, at Sporskifterne ved Togets Afgang er retstillet til Hovedsporet og forskriftsmæssigt aflaaet, samt at Hovedsporet er frit.

Saafernt Togføreren har overtaget Stationen som betjent Station, skal Stationen, inden Tog 1 forlader den, bringes i Stand som ubetjent Station.

2. b. Togoverhaling forlagt til ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane og Togoverhaling, der anordnes paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane uden at være oplaget i Tjenestekøreplanen.



Naar Driftsbestyreren eller den Station (Station T), der har Bemyndigelse til at forlægge Togoverhaling, fastsætter ny Togoverhaling paa en ubetjent Station eller ubetjent Sidespor eller forlægger en Togoverhaling bagud til en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor, giver Driftsbestyreren eller Station T følgende Depeche til Station A:

„Tog 1 forsinket. Kan det overhales paa ubetjent Station/Sidespor U“.

Fastlægning af Sporbenyttelse.

Afvikling af Overhalingen.

Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling bagud.

Er der intet til Hinder for Overhaling svarer Station A:
„Ja, Tog 1 kan overhales paa ubetjent Station/Sidespor U“.

Driftsbestyreren eller Station T giver derefter Linie-depechen:

„Tog 3 overhaler Tog 1 paa ubetjent Station/Sidespor U. Tog 3 kører paa Spor, Tog 1 paa Spor“ til hele den Strækning, over hvilken Toggangen bliver forandret, og til Station A.

Den for de paagældende Tog nærmest liggende (Station A) af de to Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, hvor det nye Overhalingssted er beliggende, skal i alle Tilfælde bringe det forsinkede Tog 1 til Standsning paa Station A ved den i Signalreglementet bestemte Signalgivning.

Station A skal skriftligt underrette Tog 1 om Forlægningen af Overhalingen eller om den fastsatte nye Togoverhaling og om Sporbenyttelsen samt paalægge Togføreren at sørge for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal „Toget overhales“ paa bageste Vogn paa Overhalingsstedet.

Togets Togfører og Lokomotivfører skal begge give skriftlig Kvittering for, at Underretning er modtaget om Overhalingen og om Sporbenyttelsen.

Station A skal ligeledes i alle Tilfælde bringe Tog 3 til Standsning paa Stationen ved den i Signalreglementet bestemte Signalgivning og give Toget skriftlig Underretning om Overhalingen og Sporbenyttelsen. Togets Togfører og Lokomotivfører skal begge afgive skriftlig Kvittering for, at Underretning er modtaget om Overhalingen og om Sporbenyttelsen.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 2 a, som vedrører Afviklingen af Overhalingen.

Forlægning af Togoverhaling fremefter.



Naar Driftsbestyreren eller den Station (Station T), der har Bemyndigelse til at forlægge Overhaling, beslutter at forlægge en Overhaling fremefter til ubetjent Station/Sidespor U, afgives der til den for paagældende Tog nærmest liggende (Station A) af de to Togfølgestationer, der begrænser Banestykket, hvor ubetjent Station/Sidespor U er beliggende, følgende Depeche:

„Tog 3 forsinket. Kan det overhale Tog 1 paa ubetjent Station/Sidespor U“.

Er der intet til Hinder for Overhaling, svarer Station A:

„Ja, Tog 3 kan overhale Tog 1 paa ubetjent Station/Sidespor U“.

Driftsbestyreren eller Station T giver derefter Linie-depechen:

„Tog 3 overhaler Tog 1 paa ubetjent Station/Sidespor U. Tog 1 kører paa Spor, Tog 3 paa Spor“ til hele den Strækning, over hvilken Toggangen bliver forandret, og til Station B.

Den oprindelige Overhalingsstation underretter begge Tog om den foretagne Overhalingsforlægning og om Sporbenyttelsen. Togfører og Lokomotivfører paa begge Tog skal give skriftlig Kvittering for, at Underretning er modtaget om Overhalingen og Sporbenyttelsen. Naar Underretningen er besørget og Kvittering modtaget, afgiver Stationen til Station A for hvert af Togene en Depeche om, at Toget er underrettet om Overhalingen og Sporbenyttelsen.

Station A skal i alle Tilfælde bringe Tog 1 til Standsning paa Stationen ved den i Signalreglementet bestemte Signalgivning og sørge for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignaler føres, vises Signal „Toget overhales“ fra Togets bageste Vogn.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 2 a, som vedrører Afviklingen af Overhalingen.

Fastsættes der ved Anordning af et Særtog Overhaling paa en ubetjent Station eller et ubetjent Sidespor paa fri Bane, skal der i Anmeldelsen angives, hvorledes Sporbenyttelsen paa Overhalingsstedet skal være for begge Tog.

Fastsættelse af Overhaling ved Anordning af Særtog.

Den, der anordner Særtoget, skal foranledige, at Toget, der skal overhale Særtoget eller overhales af dette, underrettes skriftligt om Overhalingen paa ubetjent Station/Sidespor U paa fri Bane og om Sporbenyttelsen.

Underretningen skal gives paa en foranliggende Station, hvor Toget skal holde, eventuelt paa Udgangsstationen. Togets Togfører og Lokomotivfører skal begge give skriftlig Kvittring for, at Underretning er modtaget om Overhalingen og Sporbenyttelsen paa Overhalingsstedet.

Tilsvarende Kvittring skal gives af Særtogets Togfører og Lokomotivfører paa Særtogets Udgangsstation.

Stationerne, der underretter Toget og Særtoget om Overhalingen og Sporbenyttelsen, skal til den nærmest liggende (Station A) af de to Togfølgestationer, som begrænser Banestykket, hvor Overhalingsstedet er beliggende, afgive en Depeche om, at Toget/Særtoget er underrettet om Overhalingen paa ubetjent Station/Sidespor U og om Sporbenyttelsen.

Station A skal i alle Tilfælde bringe Tog 1 til Standning paa Stationen ved den i Signalreglementet bestemte Signalgivning og sørge for, at der i Mørke og i usigtbart Vejr, naar Natsignal føres, vises Signal „Toget overhales“ fra Togets bageste Vogn.

I øvrigt forholdes som angivet i de Stykker under 2 a, som vedrører Afviklingen af Overhalingen.

IX. Bestemmelser vedrørende Rangering.

§ 54.

Almindelige Regler for Rangering*).

1. Rangerpersonalet.

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

Rangeringen skal altid ledes af en bestemt Mand, Rangerlederen.

Enhver af Stations- og Togpersonalet, der har med Rangering at gøre, skal være forsynet med Signalføjte og, i al Fald Lederen, i Mørke tillige med Haandsignallygte.

Rangersignalerne afgives i Overensstemmelse med Signalreglementets Forskrifter.

Det er Personalet forbudt under Rangeringen at tage Plads paa Pufferne.

Rangerlederen er ansvarlig for, at Arbejdet udføres med Omsigt og Nøjagtighed efter de foreskrevne Regler og saaledes, at Rangerpersonalet ikke letsindigt udsætter sig for Fare.

Lokomotivføreren skal med Lokomotivet eller Motorvognen foretage enhver Bevægelse, som forlanges af ham, for saa vidt han ikke finder, at den kan medføre Fare, og han skal i dette Tilfælde gøre Rangerlederen opmærksom derpaa.

*) For Rangering paa Havnebaner og Havnepladser gælder særligt Reglement for de enkelte Baner. For Rangering til og fra Færger se Ordensreglementets §§ 52 og 53.

Rangerlederen skal vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse det mest mulige af den Strækning, der skal befares, og saaledes, at han saavidt muligt kan ses af Lokomotivføreren. Kan direkte Rapport mellem Rangerleder og Lokomotivfører ikke opnaas, kan en Mellemmand, der gentager Signalerne, benyttes. Rangerlederen skal straks standse Rangeringen, hvis der viser sig Hindringer for denne.

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

Hvis der indtræffer Uheld under Rangeringen, skal Rangerlederen underrette Stationsbestyreren og søge Grunden til Uheldet konstateret.

2. *Forskellige Regler vedrørende Rangeringens Udførelse.*

Under Rangering skal Rangerlederen overbevise sig om, at der er frit Spor, hvor Bevægelsen skal foregaa, og at Sporskifterne er rigtigt stillet og eventuelt betjent, samt sikre sig, at der ikke er anbragt Stoppebomme eller andre Stoppemidler mellem de Vogne, hvormed eller hvortil der skal køres.

Ved Rangering paa Læssespor og Nabospor til Læssespor samt i alle Tilfælde med Vogne under Af- eller Paa-læsning skal Rangerlederen sørge for, at de ved Vognene beskæftigede Folk, der ogsaa kan opholde sig paa den fra Læssevejen vendende Side af Læssespoeret, varskos i Tide.

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

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

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

Foretages Rangeringen ud over Overkørsler, der ikke er forsynet med Bomme eller Blinklys, skal Rangeringen ske med særlig Forsigtighed og i langsomt Tempo og under Afgivelse af Lydsignal, hvis der ikke er tilstrækkelig Oversigt. Sker Rangering over Overkørsler med Bomme, der ikke er lukket, eller med Blinklys, der ikke er i Virksomhed, skal særlig Agtpaaagivenhed udvises, og Rangerlederen eller hans Medhjælper tager om muligt Plads paa Overkørslen for at stoppe Færdslen; kan dette ikke ske, skal der afgives kraftigt Fløjtesignal fra Lokomotivet eller Motorvognen.

Efter Standsning ved Perron af personførende Tog maa der ikke foretages Bevægelse med Togets Persondel, medens de rejsende er under Ud- eller Indstigning.

Der maa ikke rangeres udenfor Rangergrænsemærket, medmindre Lokomotivføreren har erholdt Fribaneordre til nærmeste Station i Overensstemmelse med Reglerne for Arbejdstog.

Rangering ud i ventet Togs Togvej maa kun finde Sted, naar det er nødvendigt af Hensyn til Krydsning eller for at afsætte eller optage Vogne paa Sidespor, og kun efter udtrykkelig Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde fra Stationsbestyreren; Mastesignalet „Stop“ skal vises mod det kommende Tog. Ved denne Rangering skal Rangerlederen staa paa Lokomotivet (Motorvognen) eller en af Rangertrækkets Bremsvogne, og han maa ikke springe af, før den fremadgaaende Bevægelse er standset.

Rangering ud i andet Togs Togvej maa dog ikke finde Sted ved Krydsning paa ubetjent Station eller Sidespor paa fri Bane.

Rangertræk, Lokomotiver, Motorvogne, Traktorer m. v., der paa en Station kører efter et afgaaende Tog ad dettes Udkørselsspor, maa ikke komme det afgaaende Togs sidste Vogn nærmere end 100 m.

Ved Rangeringen skal udvises Forsigtighed, saaledes at Vognene og det i dem værende Gods ikke beskadiges.

Naar færdigrangerede Vogne er paa Plads, skal de altid staa inden for Frispormærkerne og være sikret som angivet i § 15.

Under Rangering skal den Del af Toget, hvortil der rangeres, være bremset, og i hvert Fald skal den bageste Bremsse være fastspændt.

Nærværende Reglement sættes herved i Kraft som gældende for samtlige i Drift værende Privatbaner fra den 1. Oktober 1936.

Ministeriet for offentlige Arbejder, den 30. Juni 1936.

Fisker.

Ch. Buchwald.