

§ 50	Togenes standsning på togekspeditionssteder ...	313
§ 51	Togenes afgang fra togekspeditionssteder	315
§ 52	Ledig	
§ 53	La	321
§ 54	Ledig	

Afsnit 5**Ekstratog**

§ 55	Ekstratog	327
§ 56	Ledig	
§ 57	Ledig	
§ 58	Ledig	
§ 59	Ledig	

Afsnit 6**Togenes størrelse, sammensætning og hastighed**

§ 60	Ledig	
§ 61	Togenes størrelse	351
§ 62	Bremser	353
§ 63	Togenes sammensætning og sammenkobling	359
§ 64	Vogne med farligt gods	366
§ 65	Eftersyn af toget	368
§ 66	Ledig	
§ 67	Ledig	
§ 68	Togenes hastighed	377
§ 69	Ledig	

Afsnit 7 Arbejdskøretøjer

§ 70	Ledig	
§ 71	Arbejdskøretøjers fremførelse	387
§ 72	Ledig	
§ 73	Ledig	
§ 74	Ledig	
§ 75	Ledig	
§ 76	Ledig	
§ 77	Ledig	
§ 78	Ledig	
§ 79	Ledig	

Afsnit 8 Uregelmæssigheder

§ 80	Ledig	
§ 81	Forlægning af krydsning	435
§ 82	Forandret togtfølge	442
§ 83	Ledig	
§ 84	Aflysning af tog	449
§ 85	Aflysning af den regelmæssige drift	451
§ 86	Spærring af spor	452
§ 87	Enkeltspordrift	462
§ 88	Ledig	
§ 89	Togenes standsning på den fri bane. Nedbrudte tog	469
§ 90	Beskadigede og efterladte vogne. Løse vogne ...	473
§ 91	Teleforbindelserne i uorden	474

		Side
Afsnit 9	Bilag	
Bilag 1	Ledig	
Bilag 2	S-blanketter	477
Bilag 3	Strækninger, hvor hovedsignaler er forsynet med F-mærke eller giver oplysning om efterfølgende hovedsignals stilling.....	485
Bilag 4	Stationer uden U-signal, hvor I-signalet giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling	486
Bilag 5	Ledig	
Bilag 6	Stationer, hvor afgangssignaler bortfalder	489
Bilag 7	Opstilling af standsignaler	490
Bilag 8	Strækninger med linieblok anlæg. Fjernstyrede strækninger	491
Bilag 9	Faresedler m v.....	493
Bilag 10	Underretning af tog på stationer uden U-signal for pågældende køreretning og uden telefon ved I-signalet.....	495
Afsnit 10	Forklaringer	497

Side

Blag

Blag 9

477	Ledig	Blag 1
	2-planketter	Blag 2
	Stærkninger hvor hovedgæstene er forsynet	Blag 3
485	med 2-mærke eller giver oplysning om	
	effektfulde hovedgæstes stilling	
	Stationer uden U-signal	Blag 4
	gives oplysning om det efterfølgende	
488	hovedgæstes stilling	
	Ledig	Blag 5
489	Stationer hvor afgangspladsfortæller	Blag 6
490	Opstilling af standsignaler	Blag 7
	Sikringsord med indblikssikring for togene	Blag 8
491	strækninger	
493	Forsædler m.v.	Blag 9
	Under heading af tog på stationer uden U-signal	Blag 10
495	for pågældende kørselsplan og uden telefon	
	ved U-signal	

Forklaringer

Blag 10

497

Indledning

1. Politireglement for DSB

Grundregler for sikkerhedstjenesten er givet af ministeren for offentlige arbejder i »Politireglement for Danske Statsbaner« og er nærmere udformet og uddybet i dette reglement.

2. Supplerende bestemmelser

I bilag 10 er der for stationer uden U-signal og uden telefon ved l-signalet givet supplerende bestemmelser om underretning af lokomotivføreren i tilfælde, hvor toget i henhold til bestemmelserne i dette reglement skal standses foran stationen og underrettes.

I »S-baneinstruks (SI)«, »Sikkerhedsinstrukser (SIN)« og »Bestemmelser for lyntog m v (LYN)« er fastsat supplerende bestemmelser til SR.

3. Anvendelse af betegnelser

Hvor der i SR intet særligt er anført, omfatter betegnelsen lokomotiv alle trækraftenheder og lokomotivfører alle førere af trækraftenheder.

Hvor der for signallys er anvendt  angiver det fast lys. Blinklys angives ved .

4. **Anvendelse af forkortelser**

I SR anvendes

følgende forkortelse	for
I-signal	indkørselssignal
SI-signal	stationsbloksignal for indkørsel
VI-signal	venstrespor-indkørselssignal
PU-signal	perronudkørselssignal
SU-signal	stationsbloksignal for udkørsel
TU-signal	togvejssignal for udkørsel
U-signal	udkørselssignal
VU-signal	venstrespor-udkørselssignal
AM-signal	automatisk mellembloksignal
DS-signal	dækningssignal
AM/DS-signal	automatisk mellembloksignal, der samtidig er dækningssignal
VM-signal	venstrespor-mellembloksignal
VM/DS-signal	venstrespor-mellembloksignal, der samtidig er dækningssignal
DV-signal	dværgsignal
F-signal	fremskudt signal
FC	fjernstyringscentral
SR	»Sikkerhedsreglement«
RR	»Rangerreglement«
SI	»S-baneinstruks«
SIN	»Sikkerhedsinstrukser«
LYN	»Bestemmelser for lyntog m v«
SODB	»Sikringsanlæggene og deres betjening«
TB I	»Trykluftbremsen«
TIB	»Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger«

- at signal »kør igennem« kun kan stilles for én bestemt togvej for hvert gennem stationen førende hovedspor

- at der ikke på samme tid kan stilles signal »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem« til flere togveje, hvis samtidige brug medfører fare, jf dog § 35 om signalgivning på ubetjente stationer på enkeltspor.

3.5.2. Linieblokanlæg

Ved linieblokanlæg er signalgivningen indbyrdes afhængig således

- at der til et enkeltsporet banestykke ikke på samme tid kan stilles signal »kør« for begge køreretninger

- at der til et spor på et dobbeltsporet banestykke ikke på samme tid kan stilles signal »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem« for kørsel ad højre spor og signal »kør« ad samme spor i modsat køreretning

- at signal »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem« til et blokafsnit kun kan stilles, når dette er ubesat.

Når disse betingelser er opfyldt, er linieblokanlægget et manuelt linieblokanlæg.

Såfremt tillige signal »kør« og »kør igennem« til et blokafsnit kun kan stilles, når det forankørende tog har passeret signalet, der afslutter blokafsnittet, og dette signal er stillet på »stop« efter toget, er linieblokanlægget et automatisk linieblokanlæg.

3.6. Særlige signalgivningsformer

På en station på dobbeltspor kan anlægget være indrettet således, at signalgivningen til gennemkørselssporene sker automatisk, når tog eller arbejdskøretøj nærmer sig stationen. Denne signalgivningsform benævnes automatisk gennemkørselsdrift.

På en fjernstyret station kan anlægget endvidere være indrettet med følgende signalgivningsformer

- automatisk stationsdrift
- manuel centraldrift
- understationsdrift.

Ved automatisk stationsdrift sker signalgivningen til såvel gennemgående spor som vigespor automatisk, når tog eller arbejds køretøj nærmer sig stationen.

Ved manuel centraldrift foretages signalgivningen manuelt af FC.

Ved understationsdrift foretages signalgivningen af den stedlige stationsbestyrer.

4. **Togenes inddeling**

4.1. **Plantog**

Tog optaget i tjenestekøreplanen.

4.2. **Ekstratog**

Særtog, arbejdstog, hjælpetog og snerydningstog.

Særtog er tog, der er angivet en køreplan for, og som er bestemt til kun at standse ved togekspeditionssteder som angivet i togeanmeldelsen. De er ikke bestemt til at køre tilbage på den fri bane.

Arbejdstog er tog, der er angivet en køreplan og arbejdstid for. De må standse og køre tilbage hvor som helst på den fri bane.

Hjælpetog er tog, som skal yde hjælp.

Snerydningstog er tog med en sneplov forrest.

Viderekørsel forbi et hovedsignal, der er slukket eller i uorden, må kun finde sted som anført i punkt 2 for hovedsignaler, der viser »stop«.

Er lokomotivføreren underrettet om, at et hovedsignal er slukket eller i uorden, skal kørslen afpasses således, at toget kan standse foran signalet, medmindre lokomotivføreren har fået skriftlig tilladelse til at passere det.

Såfremt signallysene i et hovedsignal, der markerer en indkørselstogvejs endepunkt, er slukket, eller signalet er i uorden, således at det kun kan vise en kørtilladelse, skal I-signalet holdes på »stop«.

Disse bestemmelser gælder også, når signallysene i et for toget ikke gældende signal i et signalbillede er slukket eller i uorden.

12.2. **Hastighedsviser**

Såfremt en hastighedsviser er slukket, og hovedsignalet viser »kør« eller »kør igennem«, skal lokomotivføreren nedsætte hastigheden til 30 km/t, så vidt muligt fra signalets plads.

12.3. **Bogstavviser**

Såfremt en bogstavviser er slukket, og hovedsignalet viser »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem«, skal lokomotivføreren - når han ikke er underrettet herom - forholde sig, som om hovedsignalet viste »stop«.

Har der for et gennemkørende tog været vist »kør igennem« fra I-signalet, må kørslen dog fortsættes.

Vidberøst forbi et hovedsignal, der er slukket eller i nødbr.,
må kun finde sted som anført i punkt 2 for hovedsignalet, der vi-
ser »stop».

Et lokomotivføreren underrettes om et hovedsignal er slukket
eller i nødbr., skal køretøjet afpasses således at toget kan standse
først signalet medmindre lokomotivføreren har fået skriftlig
tilbudelse til at passere det.

Såfremt signallysene i et hovedsignal, der rækker en række-
strækning, endepunkt, er slukket eller signalet er i nødbr. så-
ledes at det kun kan vise en fejltilstand, skal i signalet holdes på
»stop».

Disse bestemmelser gælder også, når signallysene i et for toget
ikke gældende signal i et signalanlæg er slukket eller i nødbr.,

Hastighedsviser 12.2.


Såfremt en hastighedsviser er slukket, og hovedsignalet viser
»kør igennem», skal lokomotivføreren træffe for-
sigtigheden til 30 km/h, så vidt muligt fra signalet, glade.

Bogstavviser 12.3.


Såfremt en bogstavviser er slukket, og hovedsignalet viser »kør-
»kør igennem» eller »stop og ræk frem», skal lokomotivføreren
når han ikke er underrettet derom - forhindre sig, som om hoved-
signalet viste »stop».

Hvis der for et gennemkørsbånd lod været for »kør-gennem»-til-
signalet, må køretøjet dog forlætt.

Plan 12.1

<p>NY 1010-40-101-101 1010-40-101-101</p>		<p>NY 1010-40-101-101 1010-40-101-101</p>
---	---	---

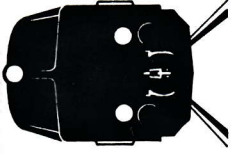
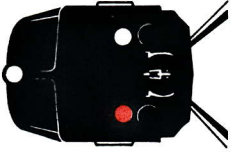
KENDINGSIGNAL FOR RANGEBETRÆK

	<p>NY 1010-40-101-101 1010-40-101-101</p>
---	---

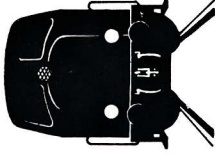
LØBERDREJESLA FOR JAMNINGSOMRÅDET

	<p>NY 1010-40-101-101 1010-40-101-101</p>
---	---

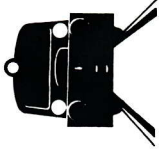
KENDINGSSIGNALER FOR TOG

»Almindeligt kendingssignal«	 nr.12.1.2	»Kendingssignal for tog ad venstre spor«	 nr.12.1.4
------------------------------	--	--	--

KENDINGSSIGNAL FOR RANGERTRÆK

 nr.12.2	
--	--

KENDINGSSIGNAL FOR ARBEJDSKØRETØJ

 nr.12.3	
--	--

Afgangssignaler

Plan 13.1.

Fløjtesignaler, der supplerer håndsignaler, samt brummersignaler er i signalplanen angivet ved **—** for lang tone og ved ● for kort tone.

1. »Afgang« (plan 13.1.)

Betydning for tog uden togfører:

Arbejdet ved toget er endt. Toget må afgå.

Betydning for tog med togfører:

Når lokomotivføreren har udvekslet »færdigmelding« (signal nr 13.2. eller 13.3.) med togføreren, og afgangstiden er inde, må toget afgå.

Anvendelse:

På stationer uden U-signal i tidsrum, stationen er betjent som togfølgestation. Signalet gives dog ikke til tog, der holder på en af de i bilag 6 nævnte stationer.

Signalet gives af stationsbestyreren til lokomotivføreren og har kun betydning for denne.

2. »Færdigmelding« (plan 13.1.)

Betydning:

Når det gives af lokomotivføreren til togføreren:

»Tilladelse til afgang modtaget. Er arbejdet ved toget endt?«.

Når det gives af togføreren til lokomotivføreren:

»Arbejdet ved toget er endt«.

Når »færdigmelding« gives af togføreren i et tog, der holder ved perron foran et AM-, AM/DS-, VM-, VM/DS-, I- eller VI-signal, der viser »stop«, skal toget køre frem til telefonen ved signalet.

Anvendelse:

Tog med togfører ved afgang fra et togekspeditionssted. Signalet gives dog ikke til tog, der holder på en af de i bilag 6 anførte stationer.

Signal nr 13.2. gives ved håndsignal, af togføreren eventuelt suppleret med fløjtesignal.

Signal nr 13.3. anvendes af togføreren i tog med brummerledning.

Lokomotivføreren giver signal nr 13.2. til togføreren, når han har sikret sig

- på stationer med hovedsignal i udkørselsenden, at der vises »kør«, »kør igennem« eller »stop og ryk frem« for pågældende spor eller er modtaget tilladelse til at passere signalet i stopstilling eller tilladelse til at rangere ud af stationen

- på stationer uden hovedsignal i udkørselsenden, at der er modtaget signal »afgang« fra stationsbestyreren eller vises signal »stationen ubetjent«.

Togføreren giver signalet til lokomotivføreren umiddelbart før afgangstiden er inde, når


- »færdigmelding« er modtaget fra lokomotivføreren
- arbejdet ved toget er endt.

3. **»Stationen ubetjent« (plan 13.1.)**

Betydning:

Stationen er ubetjent.

Anvendelse:

På stationer uden U-signal, der i TIB er betegnet med 

Signalet er anbragt ved stationens gennemkørselsspor.

8. Anvendelse af trykte blanketter

Når der til afgivelse af underretninger og meddelelser foreligger trykte blanketter, skal sådanne anvendes, jf dog § 55 om anvendelse af fjernskrivetelegram.

9. Aflevering af telegrammer og skriftlige meddelelser til lokomotivføreren

Aflevering kan ske gennem togføreren.

Ved aflevering til lokomotivføreren i tog, der fremføres af to lokomotiver med hver sin fører, skal overbringeren mundtligt underrette føreren af bageste lokomotiv om indholdet af den skriftlige meddelelse, som herefter gives til føreren af forreste lokomotiv.

Om aflevering af afskrift af toganmeldelser, se § 55.

10. Stationsbestyrerens ansvar

Stationsbestyreren er ansvarlig for de telegrammer og meldinger om toggangen, der afsendes fra stationen. Dikterer stationsbestyreren telegrammer og meldinger om toggangen pr telefon til telekontoret, skal televagten gentage telegrammet og kvittere med navn. Gentagelse skal godkendes af stationsbestyreren.

Sikring af køretøjer på stationer

1. Henstående jernbanevogne

Henstående jernbanevogne skal være sikret mod at komme i bevægelse ind i togveje. Vognene skal så vidt muligt holdes sammenkoblet, og bremserne skal i fornødent omfang være fastspændt. Vogne må ikke henstå sikret alene ved luftbremsen. Ved tjenestens slutning, og i øvrigt når forholdene tillader det, skal vogne, som står nærmest ved indmundingen til togvejsspor, sikres ved hjælp af sporspærrer eller lignende.

På en fjernstyret station skal stationens personale i fornødent omfang efterse, at henstående vogne er sikret.

2. Henstående arbejdskøretøjer

Når arbejdskøretøjer med stationsbestyrerens tilladelse hensættes uden tilsyn på et nærmere aftalt spor, skal de sikres mod at komme i bevægelse ind i togveje. Arbejdskøretøjerne skal afbremses, men må ikke henstå luftbremset. Såfremt de hensættes i spor ved indmundingen til togvejsspor, skal de sikres ved hjælp af sporspærrer eller lignende.

Sporvedligeholdelsesmaskiner, der alene ved afbremning kan sikres mod utilsigtet at komme i bevægelse, kan dog i det omfang, det er tilladt i henhold til »rød plakat« for pågældende sikringsanlæg, hensættes i sporstykker, hvorfra indløb mod togvejsspor ikke er hindret ved dækningssporskifte, afløbssporskifte eller sporspærre. Køretøjerne skal hensættes mindst 2 m indenfor mærket »frispor« (signal nr 17.14.).

3. Ledig

4. Vogne, der arbejdes under

4.1. Almindelige bestemmelser

Personale, der reparerer vogne, som henstår på stationsområdet, må kun opholde sig under vognene med stationsbestyrerens tilladelse. Stationsbestyreren skal sørge for, at vognene ikke sættes i bevægelse, bl a ved at rangering mod dem undgås, så længe arbejdet varer.

Er vognene indrangeret i tog, skal stationsbestyreren sikre sig

- at lokomotivføreren underrettes om arbejdets begyndelse og afslutning
- at vognene på begge sider af arbejdsstedet bremses, og at bremsekoblingerne adskilles
- at der ved toget posteres en mand for at advare personale, der arbejder under vognene.

4.2. **Dækning ved hjælp af sikringsanlægget**

Sporet, vognene befinder sig på, skal så vidt muligt spærres for al kørsel gennem sikring af dækningssporskifter.

Omstilling af pågældende sporskifter og signalgivning til pågældende spor skal hindres ved spærreanordninger, jf SODB.

I muligt omfang skal nævnte dækningssporskifter endvidere sikres ved nøgleafslåsning, kontrolafslåsning eller lokalafslåsning.

Såfremt omstilling af pågældende dækningssporskifter ikke kan hindres ved spærreanordninger, kan sporet spærres for al kørsel ved aflåsning af den tilliggende tunge med låsebolt og hængelås. Nøglerne hertil skal opbevares af stationsbestyreren.

4.3. **Anden dækning**

Er sporet, vognene befinder sig på, ikke spærret for al kørsel som anført i punkt 4.2., skal stationsbestyreren sørge for, at vognene henholdsvis sporet afmærkes således:

Vogne, der er indrangeret i tog, afmærkes med »flytning af vogne forbudt« (signal nr 12.5.1.).

Er vognene ikke indrangeret i tog, opstilles standsignal »stop« (signal nr 16.1.2.) 50 m fra vognene til den eller de sider, hvorfra kørsel kan finde sted. Denne afstand kan afkortes, hvor forholdene gør det nødvendigt. Befinder vognene sig mellem I-signalet og indgangssporskiftet, skal denne afmærkning kun anvendes ind mod stationen, medens vognene mod den fri bane skal dækkes ved I-signalet på »stop«. Signalgivning til sporet hindres ved spærreanordninger, jf SODB.

4.4. **Arbejdets afslutning**

Når arbejdet er afsluttet, skal det personale, der har udført arbejdet, straks underrette stationsbestyreren, som derefter sørger for, at sikringsforanstaltningerne hæves.

5. **Løftede og afsporede vogne**

Sporet, vognene befinder sig på, skal så vidt muligt spærres for al kørsel gennem sikring af dækningsporskifter, jf punkt 4.2.

Er sporet ikke spærret for al kørsel som foreskrevet i punkt 4.2., skal stationsbestyreren sørge for, at sporet dækkes som anført i punkt 4.3. for vogne, der arbejdes under, og som ikke er indranget i tog.

1.2.3.3. **Rangering**

Kan ikke finde sted.

1.2.3.4. **Overgang til togfølgestation**

Inden stationen - planmæssigt eller ekstraordinært - overgår til at være togfølgestation, skal stationens sikringsanlæg bringes i normalstilling. Stationsbestyreren skal sikre sig, at I-signalerne viser »stop«, og på stationer uden U-signal, at signal »stationen ubetjent« er slukket.

Herefter underrettes stationsbestyreren for nabostationerne om den ændrede betjeningsform og samtidig indhentes oplysning om toggangen. Før dette er sket, må sporskifter ikke omstilles.

2. **Holdsteder**

2.1. **Sikring**

2.1.1. **Sidespor med hovedsignal**

Sidespor har centralsikring.

2.1.2. **Sidespor uden hovedsignal**

Sidespor er sikret ved aflåsningsanlæg i afhængighed af U-signalerne på nabostationerne.

På strækninger, hvor største tilladte hastighed er 75 km/t eller derunder, kan sidespor dog sikres ved aflåsningsanlæg med sporskiftenøgler opbevaret på de i SIN fastsatte stationer.

2.2. **Betjening**

Sidespor er ubetjent. Tjenstgørende personale varetager ikke sikkerhedsmæssige funktioner.

Bestemmelser om rangering samt om ud- og tilbagelevering af sporskiftenøgler findes i SIN.

Når der ikke rangeres ved sidesporet eller foretages sporskifteeftersyn, skal sporskifterne i hovedspor være aflåst til kørsel ad hovedspor. Dækningssporskifter og sporspærre skal være aflåst således, at de hindrer kørsel ud i hovedsporet. Ved sidespor med hovedsignal skal hovedsignalet være stillet på »kør«, medmindre signalgivningen sker automatisk.

Inden stationen - på hovedsporet - skal stationens sikringsanlæg bringes i normaltilstand. Stationsbestyreren skal sikre sig at sikringsanlægget viser »kør« og på stationer uden U-signal at signal »stationen ubeskyttet« er slukket.

Hæfter underrettes stationsbestyreren for nabostationerne om den ændrede beføjningstom og samtidig indhentes oplysning om toggangen. For dette er sket, må sporskifter ikke omstilles.

Hovedsporet
Sikring
Sidespor med hovedsignal
Sidespor for centralstasjon
Sidespor uden hovedsignal
Sidespor er sikret ved aflåsningssikring i strækningen af U-signalerne på nabostationerne.

På strækninger, hvor største tilladte hastighed er 75 km/t eller derunder, kan sidespor dog sikres ved aflåsningssikring med sporskiftenegler opbevaret på de i sin tidsstasjon.

Beføjning
Sidespor er ubeskyttet. Tjenstgørende personale varetager ikke sikkerhedsmæssige funktioner.

Bestemmelser om rangering samt om ud- og tilførelse af sporskiftenegler findes i SIN.

Sporbenyttelse og togfølge på den fri bane

1. Sporbenyttelse på den fri bane

1.1. Enkeltspor

På et banestykke må der ikke samtidig være tog, der kører i retning mod hinanden.

1.2. Dobbeltspor og strækning med tre eller flere spor

På dobbeltspor skal togene på den fri bane køre ad højre spor. Umiddelbart foran en station kan sporanlægget være udformet således, at kørsel ad venstre spor finder sted.

På en strækning med tre eller flere spor benyttes sporene som foreskrevet i TIB.

Disse bestemmelser må kun fraviges for

- arbejdstog
- snerydningstog
- hjælpetog på det banestykke, hvor hjælp skal ydes - eventuelt tillige på tilstødende banestykke, hvor dette er nødvendigt af hensyn til overgang fra det ene strækningsspor til det andet.

Om forhold under sporspærring, se § 86.

2. Togfølge på den fri bane

2.1. Strækning med linieblokanlæg

Togene må følge efter hinanden i blokafstand (kørsel med blokafstand).

Om begrænsninger i togfølgen ved kørsel med arbejdstog og snerydningstog samt under uorden i linieblokanlægget, se § 47.

2.2. Strækning uden linieblokanlæg

Togene må følge efter hinanden i stationsafstand (kørsel med stationsafstand).

På strækninger med enkle trafikforhold kan toggangen i tidsrum, hvor der kun befinder sig ét tog ad gangen på strækningen, afvikles med kun én af stationerne betjent som togfølgestation. Denne station leder da toggangen efter nærmere i togplanerne fastsatte bestemmelser.



Af- og tilbagemelding af tog

1. **Anvendelse af af- og tilbagemeldinger**

1.1. **Strækninger med linieblokanlæg**

Alle tog skal af- og tilbagemeldes, når der er indført

- kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand, jf § 47

- enkeltspordrift på en ikke-fjernstyret strækning, medmindre kørslen i begge køreretninger foregår for signal, jf § 87.

Endvidere skal arbejdstog og snerydningstog tilbagemeldes på ikke-fjernstyrede strækninger.

1.2. **Strækninger uden linieblokanlæg**

Alle tog skal af- og tilbagemeldes.

Om af- og tilbagemelding af tog på strækninger med enkle trafikforhold, se SIN.

2. **Afmeldingens afgivelse og form**

Afmelding gives til næste togfølgestation (station K), før der for pågældende tog gives signal for udkørsel eller gennemkørsel henholdsvis tilladelse til at afgå fra stationen (station L).

Afmelding må tidligst foretages 10 minutter før togets tilladelige afgangstid.

Afmelding sker ved følgende telegram:

»(Station K)
Tog afsendes.
(station L)«.

Herfor kvitteres således:

»(Station L)
Tog modtages.
(station K og ekspedientens navn)«.

Hvis den station, afmeldingen sker til, ved, at betingelserne for togets afsendelse ikke er til stede, kvitteres der ikke for afmeldingen, men den afmeldende station underrettes om, at toget ikke må afsendes, og om grunden hertil.

Kan den afmeldende togfølgestation (station A) ikke vække den togfølgestation (station B), afmeldingen skal gives til, afmeldes toget til den efterfølgende togfølgestation (station C). Skal toget krydse, overhale eller overhales af tog på station B, forlægges krydsningen henholdsvis fastsættes forandret togfølge således, at krydsningen henholdsvis overhalingen kommer til at foregå på en af de to nabotogfølgestationer (station A eller C). Den anden nabotogfølgestation betragtes da som oprindeligt krydsningsstation henholdsvis overhalingsstation. Kan toget heller ikke afmeldes til station C, indhentes forholdsordre hos togledelsen.

3. Tilbage meldingens afgivelse og form

En togfølgestation (station K) skal straks efter et togs ankomst tilbage melde toget til den bagvedliggende togfølgestation (station L), når den har sikret sig

- at I-signalet viser »stop«
- at der fra arbejdstog og snerydningstog foreligger melding om, at sporet på det pågældende banestykke er frit.

Tilbage melding sker ved følgende telegram:

»(Station L)
Tog ankommet til station K
(station K og ekspedientens navn)«

Herfor kvitteres således:

»(Station K)
Jeg gentager:
Tog ankommet til station K
(station L og ekspedientens navn)«

4. Ledig

5.3. **Gennemkørsel**

Toget skal tages ind på stationen

- ved signalgivning for indkørsel eller
- ved »stop og ryk frem« eller
- ved telefonisk indkørselstilladelse eller
- ved indrangering.

Om togets afgang efter standsning på stationen, se § 51.

Gennemkørende tog kan undlade at standse på stationer med hovedsignaler i udkørselsenden, såfremt der er signal for videre-kørsel.

6. **Tilbagerykning på en station**

Må kun ske med tilladelse fra stationsbestyreren.

7. **Sikring af passagerer på stationer med perronovergang**

Et tog må ikke tages ind på en station, så længe et andet togs ekspedition foregår over dets togvej, medmindre der er truffet de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger.

Såfremt et tog standser på en fjernstyret station med perronovergang, og toget ikke kører på sporet nærmest stationsbygningen, skal togpersonalet være opmærksom på, om tog varsles gennem varslingsanlægget, og i givet fald advare passagererne.

Gennemkørsel

3.3

Toget skal tages ind på stationen

ved afgivning for indkørsel eller

ved stop og lyk frem- eller

ved teknisk indkørselsarbejde eller

ved indtrængning

Om togets afgang efter standning på stationen, se § 31.

Gennemkørende tog kan undlade at stande på stationer med hovedspiser i indkørselsenden såfremt der er signal for videre kørsel.

Tilbagekøring på en station

3.4

Må kun ske med tilladelse fra stationspostmænd.

Såfremt at passagerer på stationer med personovervågning

Et tog må ikke tages ind på en station, så længe et andet tog i stationen foregår over dets togvej, medmindre der er truffet de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger.

Såfremt et tog stander på en fjernlyst station med personovervågning, og toget ikke kører på spor af teknisk stationering, skal toget sørges for at være opmærksom på om tog varslene gennem betjningslaget, og i givet fald advare passagererne.

Toget må herefter køre ind og standse på stationen. Gennemkørende tog kan dog undlade at standse på stationen, såfremt der er signal for viderekørsel.

3. **Telefonisk udkørselstilladelse**

Gives til lokomotivføreren ved følgende melding:

»Tog (nr). De må passere (signalbetegnelse) i stopstilling«.

Lokomotivføreren gentager meldingen således:

»Tog (nr). Jeg gentager. Jeg må passere (signalbetegnelse) i stopstilling«.

Såfremt tilladelsen omfatter et U- eller VU-signal i stopstilling mod en strækning med linieblokanlæg, gives meldingen og gentagelsen følgende tilføjelse:

»og køre på sigt til næste hovedsignal«.

Herefter giver stationsbestyreren lokomotivføreren afgangstilladelse ved følgende melding:

»Tog (nr). Der er afgang«.

4. **Skriftlig udkørselstilladelse**

Gives til lokomotivføreren på blanket S 1.

Tilladelsen kan gives til togføreren, der afleverer den til lokomotivføreren.

5. **Ledig**

6. **Indrangering**

Sker fra stationsgrænsen eller fra SI-signalet.

Tilladelse til indrangering må først gives, når toget er standset ved stationsgrænsen eller SI-signalet, og lokomotivføreren har givet melding om standsningen.

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren om

- grunden til indrangeringen
- hvilket spor der skal indrangeres til, eventuelt at sporet er besat
- hvor toget skal standse
- hvorledes der - såfremt stationen er fjernstyret - skal forholdes med hensyn til undersøgelse af sporskifters tungetilslutning samt eventuel omstilling og aflåsning af sporskifter, når der ikke kan opnås kontrol med sporskifternes stilling.

Lokomotivføreren gentager underretningen, indrangerer toget og standser på stationen. Gennemkørende tog kan undlade at standse, såfremt der er signal til viderekørsel.

7. **Udrangering**

Sker fra det spor, toget skal afgå fra, og til stationsgrænsen.

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren om

- grunden til udrangeringen
- hvorledes der - såfremt stationen er fjernstyret - skal forholdes med hensyn til undersøgelse af sporskifters tungetilslutning samt eventuel omstilling og aflåsning af sporskifter, når der ikke kan opnås kontrol med sporskifternes stilling
- at toget skal køre på sigt til næste hovedsignal, såfremt U- henholdsvis VU-signalet viser en stopstilling, og der gives tilladelse til udrangering til en strækning med linieblokanlæg.

Lokomotivføreren gentager underretningen.

Herefter giver stationsbestyreren lokomotivføreren afgangstilladelse ved følgende melding:

»Tog (nr). Der er afgang«.

Lokomotivføreren udrangerer toget.

8. **Ledig**

Bestemmelser for anvendelse af telefoniske og skriftlige tilkaldelser samt tilkaldelser til ind- og udbringering

I følgende skema er det ved nummer 1 de pågældende lydtekster angivet, hvilke bestemmelser der skal være oplyst ved anvendelse af telefonisk indkaldesliltilkaldelse, telefonisk udkaldesliltilkaldelse, skriftlig udkaldesliltilkaldelse, tilkaldelse til indbringering og tilkaldelse til udbringering.

1	Ved togvejseffersynet skal der skaffes sikkerhed for, at pågældende togvej samt sporområde, der er del af den mellem togvejen og de tilhørende bakkingspor, skifter og signaler i den pågældende stilling er fri.
2	På en jernbanestasjon med tilkaldelse, der gives, når det er tabssauer, togdraksiver eller netværk, at togvejen er eller må formodes at være fri.
3	Ved togvejseffersynet skal der skaffes sikkerhed for, at sporet er frit - ved indbringering til det sted, hvor toget skal standse. På en jernbanestasjon med tilkaldelse, der gives, når det er tabssauer, togdraksiver eller netværk, at sporet er eller må formodes at være frit.
4	Sporskiltene skal være aflast i rette stilling fra central- apparatet og sikret mod omringling. I SDBB
5	Såfremt sporskiltene på en jernbanestasjon ikke kan sikres mod omringling, må tilkaldelse, der gives, når det er tabssauer, fremgår, at der er kontrol med sporskiltens stilling.
6	Sporskiltene, der skal betjenes, skal stå i rette stilling og modgående sporskiltet skal være aflast - enten fra centralapparatet eller ved håndbetjening. Hver af sporskiltene skal sikret og forholdsvis i øvrigt som anført i § 34.
7	Det skal af tilkaldelsen fremgå, at signaler må passeres i stopstilling.
8	Der må ikke gives tilkaldelse til at passere et PU- eller DV-signal i stopstilling.
9	Såfremt U- henholdsvis VU-signalen til en strækning med indløkskontrol viser en stopstilling, må tilkaldelsen kun anvendes, når det er indløst kørsel på et- og til- påbegyndelse med stationsstatus, og kun for så vidt som strækningen er fri for indløst kørsel.

9. **Betingelser for anvendelse af telefoniske og skriftlige tilladelser samt tilladelser til ind- og udrangering**

I følgende skema er det ved numre i de pågældende rubrikker angivet, hvilke betingelser der skal være opfyldt ved anvendelse af telefonisk indkørselstilladelse, telefonisk udkørselstilladelse, skriftlig udkørselstilladelse, tilladelse til indrangering og tilladelse til udrangering.

1	Ved togvejseftersynet skal der skaffes sikkerhed for, at pågældende togvej samt sporområder, der er beliggende mellem togvejen og de tilhørende dækningssporskifter og signaler i dækningsstilling, er fri.
2	På en fjernstyret station må tilladelse dog gives, når det af tableauer, togtidsskriver eller notater fremgår, at togvejen er eller må formodes at være fri.
3	Ved togvejseftersynet skal der skaffes sikkerhed for, at sporet er frit - ved indrangering til det sted, hvor toget skal standse. På en fjernstyret station må tilladelse dog gives, når det af tableauer, togtidsskriver eller notater fremgår, at sporet er eller må formodes at være frit.
4	Sporskifterne skal være aflåst i rette stilling fra centralapparatet og sikret mod omlægning, jf SODB.
5	Såfremt sporskifterne på en fjernstyret station ikke kan sikres mod omlægning, må tilladelsen dog gives, når det af tableauerne fremgår, at der er kontrol med sporskifternes stilling.
6	Sporskifter, der skal befares, skal stå i rette stilling og modgående sporskifter skal være aflåst - enten fra centralapparatet eller ved låsebolt. Har et sporskifte været skåret op, forholdes i øvrigt som anført i § 34.
7	Det skal af tilladelsen fremgå, at signaler må passeres i stopstilling.
8	Der må ikke gives tilladelse til at passere et PU- eller DV-signal i stopstilling.
9	Såfremt U- henholdsvis VU-signalet til en strækning med linieblokanlæg viser en stopstilling, må tilladelsen kun anvendes, når der er indført kørsel på af- og tilbage melding med stationsafstand, og kun for andet og efterfølgende tog efter indførelsen.

telefonisk indkørselstilladelse	telefonisk udkørselstilladelse	skriftlig udkørselstilladelse	tilladelse til indrangering	tilladelse til udrangering
1	1	1		
2	2			
			3	3
4	4	4		
5	5			
			6	6
7	7	7		
8				
		9		

Uč. broj	Uč. broj	Uč. broj	Uč. broj	Uč. broj
		1	1	1
			2	2
3	3			
		4	4	4
			5	5
6	6			
		7	7	7
				8
		9		

2.5. Telefonisk udkørselstilladelse. Skriftlig udkørselstilladelse. Udrangering

Der forholdes som anført i § 46.

2.6. Telefonisk forbikørselstilladelse

Gives til lokomotivføreren ved følgende melding:

»Tog (nr). De må passere (signalbetegnelse og eventuelt nummer) i stopstilling og køre på sigt til næste hovedsignal«.

Lokomotivføreren gentager meldingen således:

»Tog (nr). Jeg gentager. Jeg må passere (signalbetegnelse og eventuelt nummer) i stopstilling og køre på sigt til næste hovedsignal«.

Telefonisk forbikørselstilladelse må kun gives for et enkelt blok-signal ad gangen.

2.7. Forbirangering

Tilladelse må først gives, når toget er standset foran signalet, og lokomotivføreren har givet melding om standsningen.

Tilladelse til at rangere forbi et sidespor uden hovedsignal må dog gives på den foranliggende station. Toget skal standse foran sidesporet, og forbirangering sker herfra.

Stationsbestyreren underretter lokomotivføreren om

- grunden til forbirangeringen

- hvorledes der skal forholdes med hensyn til undersøgelse af sporskifters tungetilslutning samt eventuel omstilling og aflåsning af sporskifter, når der ikke kan opnås kontrol med sporskifternes stilling

- at toget skal køre på sigt til næste hovedsignal.

Lokomotivføreren gentager underretningen og rangerer toget forbi sidesporet.

2.8. **Skriftlig forbikørselstilladelse**

Gives til lokomotivføreren på blanket S 1.

Tilladelsen kan gives til togføreren, der afleverer den til lokomotivføreren.

2.9. **Ledig**

2.10. **Kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand**

2.10.1. **Indførelse**

Indføres mellem to nabostationer

- når det ikke er muligt eller hensigtsmæssigt at afvikle toggangen på det pågældende spor ved telefoniske tilladelser eller tilladelser til rangering, eller

- når togledelsen eller elektrotjenestens personale giver ordre hertil.

På en fjernstyret strækning skal mindst en af de to nabostationer have stedlig stationsbestyrer (understation med understationsdrift eller ikke-fjernstyret overgangsstation). Er den ene af stationerne fjernstyret, foretager FC af- og tilbagemelding for denne station.

Inden der indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand, forholdes således

- U- og VU-signaler til det pågældende spor holdes på »stop« på begge stationer

- understationsdrift etableres i nødvendigt omfang

- togene ledes forbi signaler i stopstilling til ankomststationen ved telefonisk forbikørselstilladelse eller tilladelse til forbirangering, indtil der kun er ét tog på pågældende spor.

Når der kun er ét tog på sporet, indføres kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand for pågældende spor ved udveksling af meldinger herom mellem stationsbestyrerne for de to nabostationer.

Ekstratog

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Tillysning

Ekstratog kan tillyses af toglædelsen eller af andre, som driftstjernen bemyndiger hertil.

1.2. Anmeldelse

Den, der tillyser et ekstratog, skal sørge for, at det bliver anmeldt for FC og ikke-fjernstyrede stationer på den strækning, det skal køre over, samt på andre strækninger, som anmeldelsen har betydning for.

Endvidere skal toglædelsen underrettes om ekstratog, der tillyses af andre end toglædelsen.

FC underretter stationer med understationsdrift samt fjernstyrede stationer, når det har betydning for togets ekspedition.

Anmeldelsen gives skriftligt eller ved telegram og betegnes »toganmeldelse«.

1.3. Kvittering

FC og ikke-fjernstyrede stationer på den strækning, toget skal køre over, skal kvittere for toganmeldelsen skriftligt eller ved telegram.

Den, der tillyser et ekstratog, skal sikre sig, at kvittering for toganmeldelsen foreligger, og underrette togets udgangsstation herom.

Toget må ikke afsendes, før udgangsstationen modtager denne underretning.

For så vidt særlige forhold gør sig gældende, træffer driftstjernen bestemmelse om, hvorledes og i hvilket omfang kvittering skal foreligge inden togets afsendelse fra udgangsstationen.

1.4. **Togangmeldelsens indhold**

Togangmeldelsen skal indeholde togets køreplan, togets nummer og oplysning om formålet.

For arbejdstog skal togangmeldelsen endvidere indeholde oplysning om arbejdstid og arbejdsstrækning. For arbejdstog på dobbeltspor anføres tillige, hvilket spor toget skal benytte på den fri bane.

1.5. **Ledig**

1.6. **Underretninger**

1.6.1. **Lokomotivfører og togfører**

Stationsbestyreren for den station, hvorfra et ekstratog udgår, skal sørge for, at lokomotivføreren og togføreren hver får et eksemplar af den skriftlige togangmeldelse eller en afskrift af togets plan udfærdiget på blanket S 3. Fjernskrivetelegram opstillet som foreskrevet i SIN kan benyttes i stedet for blanket S 3.

Ved tillysning af tog, der skal udgå fra en fjernstyret station, og som kun skal befare en fjernstyret strækning, kan FC diktere togets plan til lokomotivføreren, der efter at have gentaget planen for FC underretter togføreren.

Fremføres toget af to lokomotiver med hver sin fører, skal begge lokomotivførere have et eksemplar af togangmeldelsen eller en afskrift af planen.

Udlevering til lokomotivfører og togfører af eksemplarer af togangmeldelsen eller afskrifter af planen bortfalder, når toget er tillyst ved skriftlig togangmeldelse, der indeholder oplysning om at være uddelt med personligt eksemplar til pågældende lokomotivfører og togfører.

1.6.2. **Krydsende tog**

Når der i togangmeldelsen er fastsat krydsning med et plantog eller et tidligere tillyst ekstratog på en station, der ikke er fjernstyret eller ikke er overgangsstation til en fjernstyret strækning, skal krydsningsstationen sørge for, at lokomotivføreren for nævnte tog underrettes på blanket S 6 om den fastsatte krydsning.

Såfremt det tog, der skal underrettes, er gennemkørende på krydsningsstationen, skal lokomotivføreren så vidt muligt underrettes på en tidligere holdestation, der da meddeler krydsningsstationen, at lokomotivføreren er underrettet om den fastsatte krydsning.

Er et sådant gennemkørende tog ikke underrettet på en tidligere holdestation, skal det standses foran krydsningsstationen, hvorefter lokomotivføreren underrettes telefonisk om krydsningen.

1.6.3. **Banetjenestens og elektrotjenestens personale**

Banetjenestens og elektrotjenestens personale skal hos stationsbestyreren for nærmeste station indhente fornødne oplysninger om ekstratog.

2. **Særlige bestemmelser om arbejdstog, snerydningstog og hjælpetog**

2.1. **Arbejdstog**

I toganmeldelsen kan der fastsættes særlige bestemmelser om togets fremførelse.

Skydes arbejdstoget af lokomotivet, skal kørslen ske som rangering, medmindre toget betjenes fra et førerrum i spidsen af toget.

Når et arbejdstog er ankommet til en af de to stationer, som begrænser banestykket, skal lokomotivføreren melde til stationsbestyreren, om sporet er frit.

2.2. **Snerydningstog**

I toganmeldelsen kan der fastsættes særlige bestemmelser om togets fremførelse.

Snerydningstog kan altid køre tilbage på den fri bane.

Når et snerydningstog er ankommet til en af de to stationer, som begrænser banestykket, skal plovføreren melde til stationsbestyreren, om sporet er frit.

Snerydningstog må ikke befordre passagerer.

2.3. Hjelpetog

Et hjelpetog kan være et hjælpelokomotiv eller tog, der medfører hjælpevogn eller kørekran.

Hjelpetog bestilles hos togedelsen.

Kan den i punkt 1.2. nævnte anmeldelse ikke finde sted, kan hjelpetog afsendes uden at være anmeldt. Lokomotivføreren underrettes skriftligt.

Om hjelpetogets kørsel til det nedbrudte tog, se § 89.

1.8.3

2.

2.1.

2.2.

2.1. Trykluftbremsen helt eller delvis ubrugbar. Melding om tognedbrud

Lokomotivføreren skal melde toget nedbrudt

- når trykluftbremsen i hele toget bliver ubrugbar

- når der i et tog uden togfører opstår sådanne fejl ved dødmandsanordningen, at der kræves to mand i førerrummet

- når trykluftbremsen i toget bliver delvis ubrugbar, og de i punkt 2.2.1. - 2.2.3. anførte betingelser for togets videreførelse ikke kan opfyldes.

2.2. Trykluftbremsen delvis ubrugbar. Togets videreførelse

2.2.1. Forreste køretøj uden automatisk trykluftbremse

Toget må videreføres med højst 60 km/t.

Er køretøjet et lokomotiv, skal der være to mand i førerrummet, og hjælpebremsen skal være virksom.

2.2.2. Bageste køretøj uden automatisk trykluftbremse

2.2.2.1. Tilsluttet den gennemgående bremseledning

Toget må videreføres med højst

- 90 km/t, når antal aksler efter slutbremsen ikke er over 8. og den samlede vægt af disse aksler ikke overstiger 80 tons

- 60 km/t, når antal aksler efter slutbremsen ikke er over 14. og den samlede vægt af disse aksler ikke overstiger 100 tons.

Såfremt antal aksler efter slutbremsen er over 14, og den samlede vægt af disse aksler overstiger 100 tons, må toget videreføres med forsigtighed til næste station.

Er der passagerer i vogne efter slutbremsen, skal der i bageste vogn med passagerer være en betjent skruebremse.

2.2.2.2. **Ikke tilsluttet den gennemgående bremseledning**

Toget må videreføres med forsigtighed til næste station.

I bageste vogn med passagerer skal der være en betjent skruebremse, såfremt denne vogn ikke har virksom trykluftbremse.

Toget skal standse foran det første hovedsignal, og lokomotivføreren skal underrette stationsbestyreren for den efterfølgende station.

Stationsbestyreren skal, eventuelt gennem melding fra lokomotivføreren, sikre sig, at hele toget er kommet ind på stationen.

2.2.3. **Tog uden togfører**

2.2.3.1. **Fejl, som alene kræver udskiftning af trykluftslange**

Når der ikke har været rørt ved udligningstræk, og lokomotivføreren efter udskiftning af trykluftslangen har sikret sig

- at koblingshanerne er åbnet
- at bremsen er løs på forreste køretøj med virksom trykluftbremse efter udskiftningsstedet
- at tæthedsprøven er tilfredsstillende

må toget genoptage kørslen. Togets hastighed bringes op på 25 km/t, hvorefter der foretages en driftsbremning. Virker trykluftbremsen normalt, må toget videreføres med den for toget og strækningen gældende hastighed.

2.2.3.2. **Fejl, som kræver afholdelse af bremseprøve**

Toget må efter tilfredsstillende tæthedsprøve videreføres med højst 25 km/t til nærmeste station, hvor bremseprøve kan afholdes.

Toget skal standse foran det første hovedsignal, og lokomotivføreren skal underrette stationsbestyreren for den efterfølgende station.

Stationsbestyreren skal, eventuelt gennem melding fra lokomotivføreren, sikre sig, at hele toget er kommet ind på stationen.

Togenes sammensætning og sammenkobling1. **Sammensætning**1.1. **Trækraftenheder**1.1.1. **Anvendelse i tog**

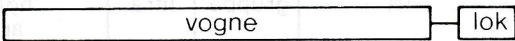
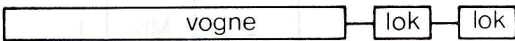
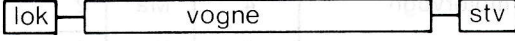
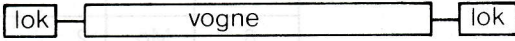
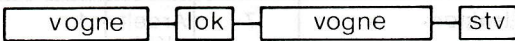
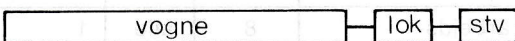
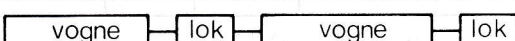
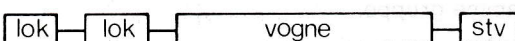
Art	gruppe	litra	højeste antal arbejdende
motorlokomotiv	1	Mv Mx My Mz	2 1 styreledningstog med styrevogn som forreste køretøj dog kun 1
	2	Mh	1
	3	Mt	2
motorvogn	4	Ma	2
	5	Mm	4
	6	Mo	2
traktor	7	Ardelt Köf	1
arbejds- køretøj	8	alle	1

Anvendes mere end én arbejdende trækraftenhed, skal de være af samme gruppe.

Enkeltkørende trækraftenheder betragtes som tog, jf dog § 71 om arbejdskøretøjer, der fremføres på stationsbestyrerens og førerens fælles ansvar henholdsvis på førerens eget ansvar.

Tog, der fremføres af ét Mh-lokomotiv eller én traktor, skal på strækninger med automatiske linieblokanlæg medgives mindst en vogn, medmindre toget fremføres som arbejdstog.

1.1.2. **Placering i tog**

nr	placering af trækraft (køreretning →) (lok=trækkraftenhed og stv=styrevoغن)	ved anvendelse af
1		Mv, Mx, My, Mz, Mh, Mt, Mo, Ardelt, Köf og arbejds køretøj
2		Mv, Mx, My, Mz, Mt. og Mo
3		Mv, Mx, My og Mo
4		
5		
6		
7		
8	 Mo-vognene kan placeres vilkårligt samlet eller hver for sig.	Mo

Om placering af trækraftenheder i lyntog og S-tog, se LYN og Sl.

Styreledningstog, jf nr 3 - 8 i skemaet, er tog, hvori lokomotivføreren fra en førerplads i spidsen af toget gennem styreledninger manøvrerer trækraftenheder tilkøbet foranløbende vogne.

2. Sammenkobling

Lokomotiv og vogne samt vognene indbyrdes skal sammenkobles ved hjælp af de på køretøjerne anbragte koblinger, jf dog punkt 1.2.5. om særligt koblede vogne. Koblingssvingelen på benyttede koblinger skal være anbragt på koblingsbøjlen, eventuelt på den dertil beregnede krog. Ikke benyttede koblinger skal være anbragt på plads.

Sammenkobling skal foretages således, at samtlige træk- og pufferfjedre mellem

- person-, post- og rejsegodsvogne er stramt spændt

- godsvogne er let spændt

når toget holder stille på lige spor.

Om sammenkobling af S-tog og lyntog, se SI og LYNA

Vogne med farligt gods

1. Farligt gods. Beskyttelsesvogne

Ved farligt gods forstås godsarter, som er anført i RID (RID A).

Som beskyttelsesvogne må kun anvendes vogne

- der ikke er forsynet med faresedlerne 1, 2 A-D, 3, 4, 5 og 6 D
- der ikke har orangefarvet stribe (beholdervogne).

Om faresedler og disses betydning, se bilag 9.

2. Eksplosive stoffer og genstande

2.1. Almindelige bestemmelser

For forsendelser af de i RID (RID A), klasse 1 a, angivne stoffer og genstande samt de i klasse 1 b angivne genstande, ladet med eksplosive stoffer gælder følgende

- befordring må kun finde sted i ikke-personførende tog, der da ikke må medføre passagerer
- lokomotivfører og togfører for det pågældende tog skal underrettes om, hvor i toget vognene er placeret, og det skal særskilt bemærkes, såfremt bestemmelserne i efterfølgende punkt 2.2. skal iagttages
- vognene skal angives særskilt i vognmeldinger
- såvel umiddelbart foran som bagved en vogn (vogngruppe) med fareseddel 1 skal der være mindst 2 beskyttelsesvogne.
- vognene skal kobles stramt såvel indbyrdes som til den forankørende og til den efterfølgende vogn, og koblingerne skal nøje efterses undervejs, hvor tiden tillader det
- tobaksrygning og brug af åben ild må ikke foregå i nærheden af vognene.

2.2. Særlige bestemmelser

For vognladningsvise forsendelser af de i RID (RID A), klasse 1 a og klasse 1 b, omhandlede stoffer og genstande gælder foruden bestemmelserne i punkt 1.1. og 1.3. følgende

- afsendelsesstationen skal underrette togledelsen, som sørger for, at modtagelsesstationen og stationer, hvor toget er standsende, bliver underrettet om befordringen med angivelse af togets nummer

- under længere ophold på stationer skal vognene anbringes på et afsides liggende spor

- vognene skal indrangeres i grupper på højst 10 vogne, og vogngrupperne skal være adskilt af mindst 4 beskyttelsesvogne.

2.3. Betjening af bremses

Om betjening af vognenes trykluftbremses, se § 62.

3. Brandfarlige væsker m v

For befordring af vogne med fareseddel 2 A-D samt vogne med orangefarvet stribe (læssede eller tomme) til bl a gasser som f eks propan- og butangas, gælder følgende

- befordring må kun finde sted i ikke-personførende tog

- bageste togdel skal bestå af mindst to beskyttelsesvogne.

4. Radioaktive stoffer

For vognladningsvise befordringer af de i RID (RID A), klasse IV b, nævnte stoffer gælder følgende

- befordring må kun finde sted i ikke-personførende tog

- vognene skal holdes adskilt med mindst to beskyttelsesvogne fra vogne med en af faresedlerne 1, 2 A-D, 3 og 5

- bageste togdel skal bestå af mindst to beskyttelsesvogne.

Ved befordring af visse stoffer vil der blive fastsat supplerende bestemmelser, som vil blive bekendtgjort af driftstjenesten.

Tobaksrygning og brug af åben ild må ikke finde sted i nærheden af læssede eller tomme beholdervogne.

Eftersyn af toget

Før et tog afgår fra en udgangsstation, skal det efterses

- at køretøjer er forskriftsmæssigt sammenkoblet
- at vogne er forsvarligt læsset
- at de fornødne trykluftbremser er indkoblet og fordelt
- at varme-, belysnings- og signalindretninger er i orden.

Det påhviler togføreren - for tog uden togfører stationen - at foretage dette eftersyn. Driftstjenesten kan for visse tog og stationer fastsætte afvigende bestemmelser.

Eftersynet skal i fornødent omfang gentages, når køretøjer er blevet tilkoblet eller frakoblet.

Stationsbestyreren træffer aftale om kørslen med stationsbestyreren for nabostationen og giver herefter føreren tilladelse til kørslen.

Der kan mellem føreren og stationsbestyreren aftales kørsel over mere end ét banestykke uden melding fra hver station om ankomst. På ikke-fjernstyrede strækninger må føreren dog kun træffe sådan aftale, når arbejdskøretøjet er trykluftbremset eller hydraulisk bremset og eventuelle vogne m v er tilkoblet den gennemgående bremseledning.

2.2.2. **Kørsel forbi signaler**

Arbejdskøretøjet skal respektere alle signaler. Kørsel forbi et signal må således kun finde sted, såfremt signalet viser en kørtilladelse, eller såfremt føreren har fået tilladelse til at passere signalet.

2.2.3. **Sporbenyttelse på den fri bane**

Når arbejdskøretøjet under kørsel på dobbeltspor forlader en station, skal det køre ad højre spor, medmindre tilladelse til anden sporbenyttelse er givet. På en strækning med tre eller flere spor træffes aftale om, hvilket spor der skal benyttes.

Arbejdskøretøjet må standse undervejs. Det må tillige køre frem og tilbage henholdsvis sættes af spor på den fri bane, såfremt tilladelse hertil forud er givet af stationsbestyreren.

Tilbagekørsel skal finde sted ad samme spor som udkørsel, såfremt tilbagekørslen sker på samme tilladelse som udkørslen.

2.2.4. **Kørsel efter tog eller andet arbejdskøretøj**

2.2.4.1. **Strækninger med automatiske linieblokanlæg**

Et arbejdskøretøj må følge efter

- plantog og særtog i blokafstand
- arbejdstog i stationsafstand

- et andet arbejdskøretøj i blokafstand, når det forankørende arbejdskøretøj har attest og ikke har tilladelse til at køre frem og tilbage henholdsvis at blive sat af spor på den fri bane.

2.2.4.2. **Øvrige strækninger**

Et arbejdskøretøj må ikke følge efter tog eller et andet arbejdskøretøj i mindre afstand end stationsafstand.

På strækninger uden manuelle linieblokanlæg er det dog tilladt et arbejdskøretøj at følge efter plantog og særtog eller et andet arbejdskøretøj i mindre afstand end stationsafstand på betingelse af

- at kørslen foregår i sigtbart vejr
- at føreren for bageste arbejdskøretøj er underrettet
- at bageste arbejdskøretøj holder sig mindst 200 m efter det forankørende tog eller arbejdskøretøj
- at forreste arbejdskøretøj ikke har tilladelse til at køre frem og tilbage på den fri bane.

Føreren for bageste arbejdskøretøj må regne med, at et signal i kørstilling på den foranliggende station kan gælde det forreste tog eller arbejdskøretøj. Forsigtighed skal udvises ved kørslen mod og ind på stationen.

2.2.5. **Kørslens afslutning**

Når arbejdskøretøjet er ankommet til en af de stationer, der begrænser banestykket, skal føreren straks give melding herom til stationsbestyreren. Er der truffet aftale om kørsel over mere end ét banestykke, gives meldingen dog til stationsbestyreren for den station, hvor kørslen afsluttes.