

DSB



- noget om nyt **SR**

Nyt SR

De har nu fået det ny SR, som træder i kraft den 6.1.1975.

I forhold til nuværende reglementer (SR og SIR) er der foretaget dels en række principielle ændringer, dels omfattende redaktionelle ændringer.

Deltager De aktivt i sikkerhedstjenesten, vil De på et kursus i løbet af dette efterår blive orienteret om det ny SR. Her vil De få lejlighed til at stille spørgsmål og drøfte de nye bestemmelser med kolleger.



Inden da bør De ved selvstudium sætte Dem ind i stoffet. Som støtte herfor skal vi i dette hæfte omtale dels en række principielle forhold vedrørende det ny SR, dels en del vigtigere ændringer.

Hvorfor nyt SR?

Nuværende SR og SIR er gamle - fra 1935 henholdsvis 1944.

De har haft længere levetid end tidligere reglementer. Og dette til trods for, at der i denne periode er sket en omfattende teknisk udvikling af sikringsanlæg, sporanlæg, rullende materiel m.v.

Bestemmelser om automatiske linieblokanlæg og om fjernstyring har således været vanskelige at indpasse i de nuværende reglementer. De blev derfor optaget som bilag til reglementerne, men dette gør, at bestemmelserne bliver mindre overskuelige.

I tidens løb har der været mange forespørgsler om forståelsen af reglementerne. Dette understreger også, at de er indviklede og svært tilgængelige for personalet.

Kort sagt - tiden var løbet fra de to reglementer.



Et udvalg bestående af repræsentanter fra dafd, bafd og mafd samt fra personaleorganisationerne har foretaget en revision af bestemmelserne og resultatet er det ny SR.

Det ny reglements udformning

Det ny SR er tilpasset den moderne teknik. Unødvendige bestemmelser er fjernet og anlægsbestemmelser er i et vist omfang overflyttet til tekniske forskrifter.

Der er tilstræbt en forenkling af bestemmelserne, sprogformen er gjort »brugervenlig« - bl.a. ved korte sætninger - og det er søgt at opstille bestemmelserne på en klar og logisk måde, så de er lettere at forstå.

Et grundlæggende spørgsmål har været:

Skal bestemmelserne fortsat udgives i to reglementer - eller skal de sammenarbejdes til ét reglement?

Som det er nu, må man ofte benytte begge reglementer for at få et forhold grundigt belyst. Med kun ét reglement vil stoffet blive lettere tilgængeligt.

Dette var afgørende. Ved samtidigt at forenkle bestemmelserne var det muligt at samle dem i ét reglement, uden at dette blev for umfangsrigt.

Det ny SR er inddelt i 10 hovedafsnit.

I afsnit 2 - signaler - er der anvendt tegninger, som er bedre egnede end fotografiske gengivelser. Fotografier indeholder ofte helt uvedkommende detaljer, som kan aflede opmærksomheden fra det væsentlige.

For at lette forståelsen og tilegnelsen af forklaringen til de enkelte signaler, er der anvendt udfoldelige planer. De er anbragt som de sidste blade til de paragraffer, de hører til. I udfoldet stand kan man da have tegningerne for øje sammen med teksten.

Planer og tegninger er - ligesom reglementet i øvrigt - nummereret efter decimalsystemet. Det første tal svarer altid til paragraffens nummer. De øvrige tal for signalerne svarer til de enkelte punkter i paragraffen.

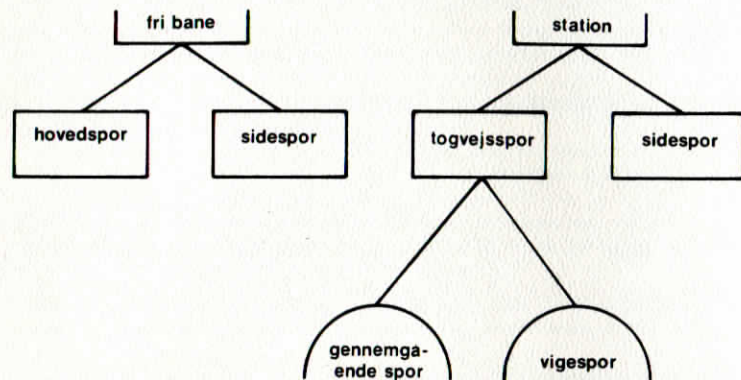
Ændringer

Vigtigere ændringer er i det følgende omtalt i samme rækkefølge, som bestemmelserne findes i det ny SR.

§ 2. Almindelige bestemmelser

Her er samlet en række grundlæggende bestemmelser, der i dag findes spredt i de to reglementer.

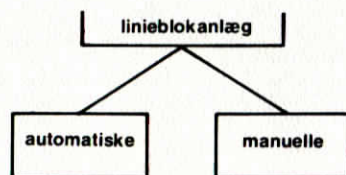
Spør på den fri bane og på stationer inddeles nu sådan:



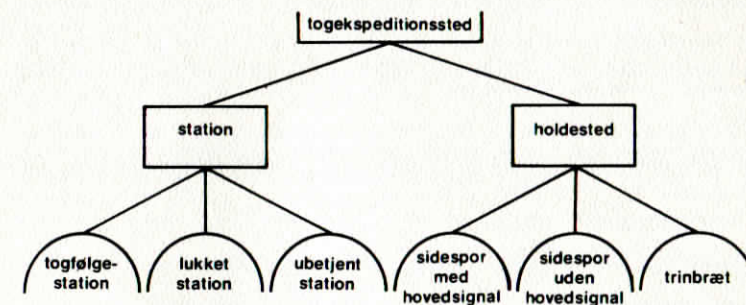
Bestemmelser om de gamle manuelle linieblokanlæg er faldet væk.

Strækninger med manuelle linieblokanlæg er nu de, som tidligere blev kaldt »jernstyrede strækninger uden automatiske linieblokanlæg«.

Linieblokanlæg inddeles nu således:

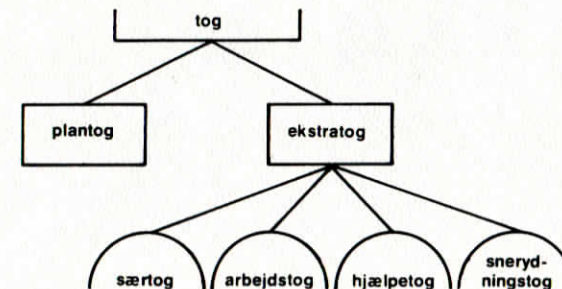


»Stationsbegreberne« er ændret. Ekspeditionssteder inddeles nu sådan:



Bemærk: Begreberne »VM-station« og »station betjent af stationspasser« er faldet væk.

Tog inddeles sådan:



Bemærk: Den nye fællesbetegnelse »ekstratog«.

Togførers sikkerhedsmæssige opgaver er begrænset i forhold til tidligere.

Den lokomotivfører, der kører toget, har ansvaret for togets førelse og sikkerhed.

I sikkerhedstjenesten er det således lokomotivføreren, der er »chef« i toget. Togføreren skal naturligvis i nødvendigt omfang assistere lokomotivføreren, når dette er påkrævet.

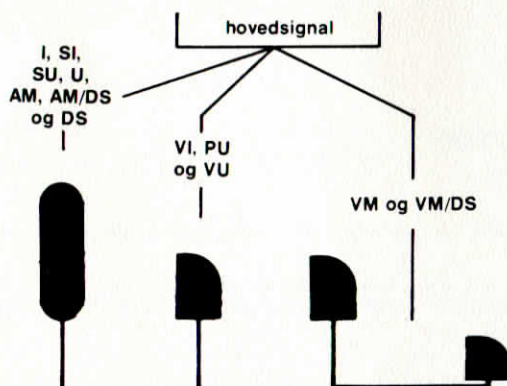
Denne ændring i ansvarets fordeling er en naturlig udvikling, som skal tilgodese togførers kunde- og servicemæssige funktioner i toget.

§ 6. Hovedsignaler

Signaler, der sikrer kørslen, er samlet i denne paragraf.

Der er nu anvendt fællesbetegnelsen »hovedsignaler«. Fællesbetegnelsen »mastesignaler« er forældet og derfor faldet væk.

Hovedsignaler inddeles nu sådan:



Hastighedsvisere, bogstavisere og nuværende mærke »Kørsel med begrænset hastighed« - benævnes fremtidigt hastighedstavle - er også medtaget i § 6.

De er afbildet og forklaret sammen med de hovedsignaler, de supplerer.

Der fås herved en samlet oversigt over de forskellige kombinationer af signaler. Det er ikke som nu nødvendigt at sammenholde forskellige afsnit i SIR for at få et overblik over forekommende muligheder for signalgivning.

Armsignaler og togvejssignaler er ikke medtaget her, men findes i særlige paragraffer om signalformer, der efterhånden bortfalder.

Forklaringerne til signalbegreberne er opstillet skematisk, hvorved de bliver mere overskuelige. Forskelle i betydningen for de enkelte signalbegreber træder tydeligt frem.

For at lette forståelsen af bestemmelserne om opstilling af hovedsignaler, er eksempler herpå vist i særlige planer.

Ved at samle en række signaler i § 6 og at opstille forklaringerne til signalbegreberne skematisk har det været muligt at foretage en kraftig begrænsning af teksten i forhold til nuværende SIR, hvor det tilsvarende stof er spredt over mange afsnit med talrige gentagelser.

§ 7. Forsignalering af hovedsignaler

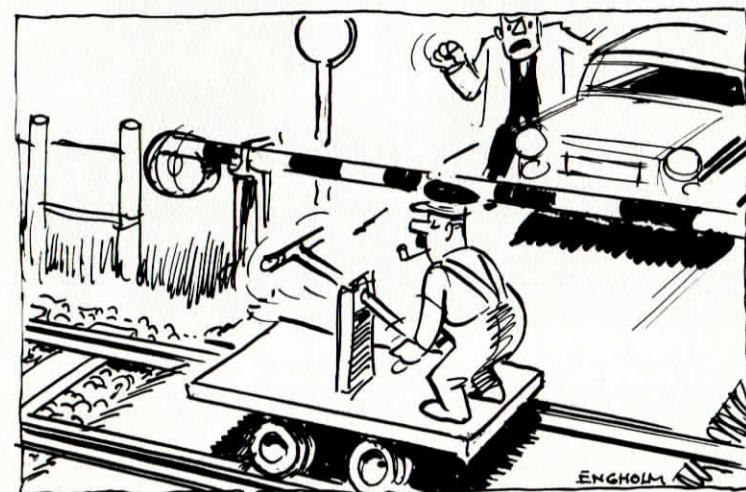
Alle bestemmelser om forsignalering af hovedsignaler er samlet i denne paragraf.

Paragraffen er suppleret med en skematisk oversigt, hvor der ved afbildninger vises, hvorledes hovedsignaler forsignaleres.

§ 8. DV-signaler samt hvide lys i VI-, PU-, VU-, VM- og VM/DS-signaler

Her omtales kun signaler vist ved hvide lys. Bestemmelser om farvede lys findes i § 6.

§ 11. Signaler for automatisk sikrede overkørsler



Læg mærke til, at tog, der er underrettet om uorden i en automatisk sikret overkørsel, altid skal standse foran denne - altså også selv om der vises »overkørslen sikret«.

Underretningen kan gives på S-blanket eller telefonisk. Den skal nu kun gives til lokomotivføreren.

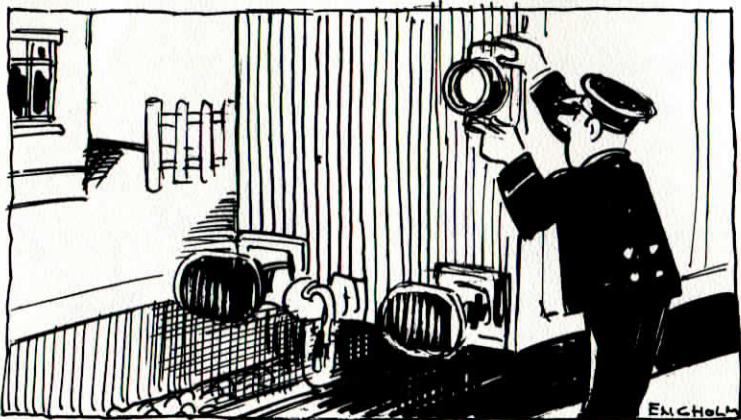
§ 12. Signaler på tog og køretøjer

Nuværende »særligt kendingssignal« hedder nu: »kendingssignal for ekstratog« for nærmere at angive de tog, signalet som hovedregel vises af.

Da arbejdskøretøjer for så vidt angår fremførelse kan sidestilles med arbejdstog, skal de nu såvel på enkeltspor som på dobbeltspor - uanset sporbenyttelsen - vise hvidt lys foran på køretøjet og to røde lys i modsat retning.

De røde lys på arbejdskøretøjet skal ikke mere tildækkes, når tog kan ventes på nabostrækning. Rødt lys på et arbejdskøretøj kan ikke være mere foruroligende for et togs lokomotivfører end f.eks. slutsignaler på et tog i nabospor.

Personvognsmateriellet udstyres i stigende grad med indbyggede slutsignaler. Da denne form for slutsignaler bliver mere almindelig, er den nu betegnet »almindeligt slutsignal«. Andre former for slutsignaler er »særligt slutsignal«.



Ved sidstnævnte signal - de »løse« slutsignaler - er der taget hensyn til anbringelse i de internationale signalholdere på vognavlen. Det er forudsat, at det hvide lys fremefter efterhånden skal bortfalde.

Signal »færdig i pakvognen« (hvidt flag/lys) anvendes kun sjældent. Det er derfor faldet væk.

§§ 13 og 51. Afgangssignaler. Togenes afgang fra togekspeditionssteder

Afgangsproceduren er ændret væsentligt.

Ved indførelse af enmandsbetjente godstog blev anvendelse af signal »afgang« for sådanne tog som bekendt illusorisk på stationer med udkørselssignal. Det faste afgangsslys er jo ikke orienteret mod lokomotivføreren.

Disse togs afgang blev derfor baseret på at køre på udkørselssignalgivningen.

Denne afgangssprocedure har virket tilfredsstillende siden indførelsen. Der gennemføres nu for alle tog ensartet afgangssprocedure i lighed med den omtalte.

Afgangsproceduren for alle tog er nu sådan:

På stationer med U-signal giver stationsbestyreren afgangstilladelse til lokomotivføreren gennem signalgivningen for udkørsel.

På stationer uden U-signal giver stationsbestyreren afgangstilladelse med signalstok direkte til lokomotivføreren.



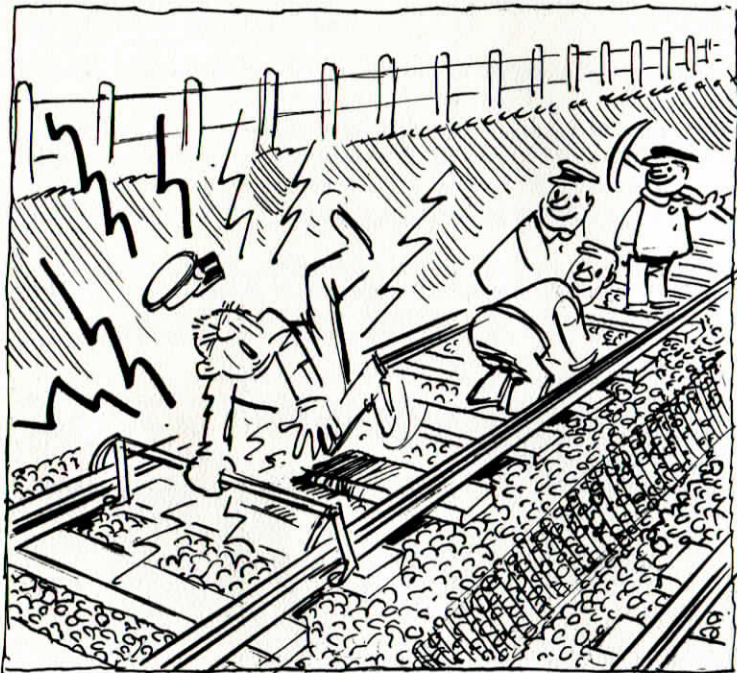
I tog med togfører skal lokomotivføreren og togføreren udveksle signal »færdigmelding« som tegn på, at afgangstilladelse er modtaget henholdsvis arbejdet ved toget er endt.

På stationer med U-signal vil det faste afgangsslys og signal »stationen ubetjent« (de tre hvide lys) falde væk.

§ 15. Lydsignaler

Fløjtesignalerne »skyd på«, »færdig til indkørsel«, »brems« og »løs bremsen« er faldet væk.

§ 16. Standsignaler



På den fri bane på fjernstyrede strækninger skal der nu ved stedlig dækning af sporet anbringes kortslutningsstroppe på skinnestregene på begge sider af det pågældende sporstykke, hvorved signalerne til sporet holdes på »stop«.

Den tidkrævende opstilling af standsignaler på disse strækninger er derfor faldet bort.

Bestemmelsen om, at tog - uanset om de er underrettet forud - skal standses foran en strækning med hastighedsnedsættelse, der ikke er afmærket med standsignaler, er lempet. Det vil ofte ikke være muligt at skaffe en dækningspost i tide. I stedet er det foreskrevet, at lokomotivføreren altid skal underrettes forud som tilfældet er, når andre foranstaltninger (f eks omkobling af signaler) i forbindelse med hastighedsnedsættelse ikke har kunnet udføres.

§ 17. Mærker

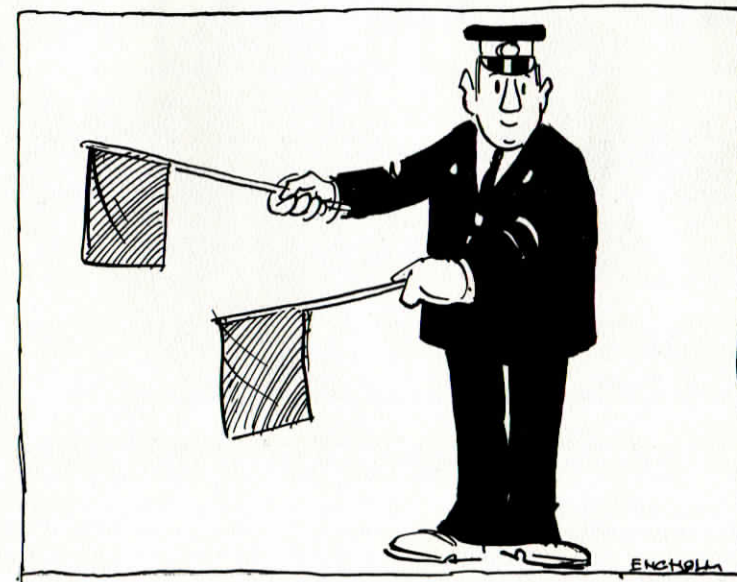
»Kendingsmærke for brandfarlige strækninger« (den brandgule pæl) har mistet sin betydning for lokomotivpersonalet efter dampdriftens ophør. Det er derfor ikke medtaget i det ny SR. Da pælen kan være vejledende for banetjenestens personale er den i stedet omtalt i ordre O.

Der er nu kun ét fast mærke for holdsteder uden hovedsignal, nemlig »timeglasset«.

Ugyldighedsmærket er medtaget i paragraffen.

§ 18. Håndsignaler

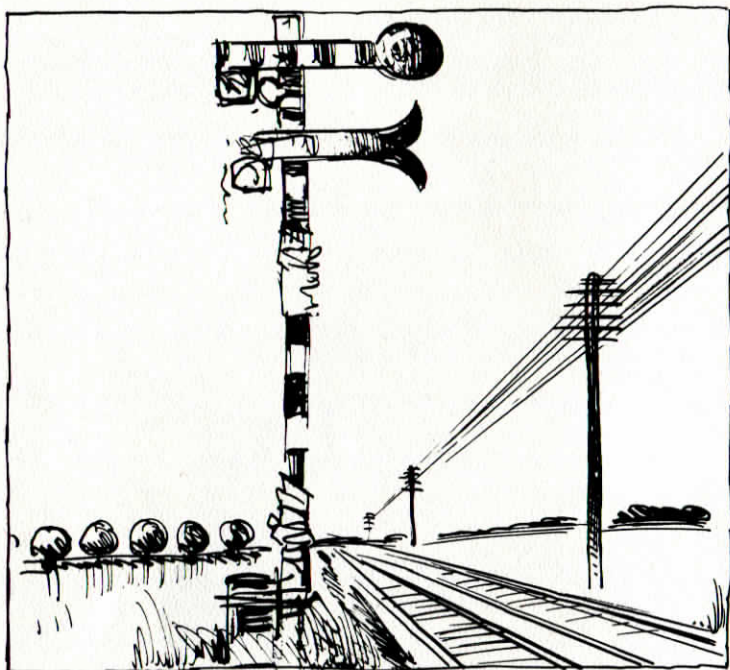
Håndsignal »underretning følger« (oprakt arm/brandgult lys) er faldet væk som følge af bortfald af »lille signalgivning«.



Håndsignal »kør igennem« (2 grønne flag/lys) er også faldet væk. Der er ikke mere behov for dette signal.

Lokomotivføreren skal ikke mere gentage rangersignalerne med lokomotivfløjten. Han skal heller ikke fløjte, når han selv er rangerleder. De tidligere bestemmelser herom kan ikke tillægges afgørende sikkerhedsmæssig betydning og i øvrigt bør DSB jo være med til at begrænse støjen.

§§ 23 - 27. Ældre signalformer



Disse signalformer opstilles ikke mere og fjernelsen af dem vil blive fremmet mest muligt.

§ 32. Telegrammer, meldinger og skrivelser om toggangen

Tavlen om uregelmæssigheder har ikke mere praktisk betydning. Bestemmelserne herom er slettet og tavlen vil blive fjernet fra kommandoposter m v.

§ 33. Sikring af køretøjer

Standsignal »forbirangering forbudt« er faldet væk.

Når vogne under opladning, forvarmning m v ikke kan dækkes ved hjælp af sikringsanlægget, skal de dækkes ved almindeligt standsignal »stop«.

Dækning af vogne, der befinder sig mellem I-signalet og indgangsspor-skiftet, sker mod den fri bane alene ved at holde I-signalet på »stop«. Yderligere dækning mod den fri bane ved standsignal er nu ikke mere påkrævet.

§ 35. Sikring og betjening af togekspeditionssteder



Som tidligere omtalt til § 2 er »stationsbegreberne« ændret.

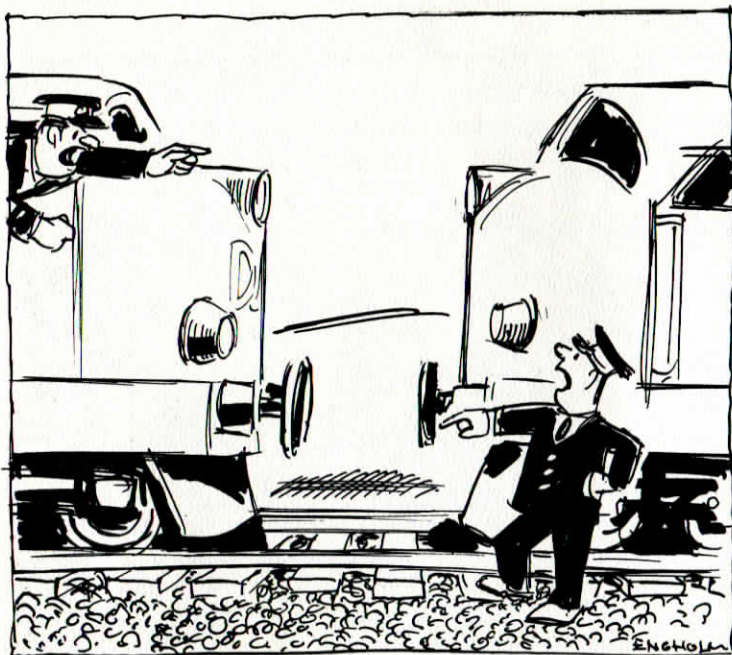
Stationspasseordningen omtales ikke i reglementet. Den anvendes kun på få stationer, hvor det er nødvendigt at have personale af hensyn til bombetjening ud over de timer, den skal fungere som togfølgestation.

For de stationer, der er tale om, vil der i togplanerne blive optaget bestemmelser om stationspasseordningen.

Sidespor er i dag altid ubevogtede. Begrebet »sidesporpasse« eksisterer ikke mere.

Bestemmelserne om sidespor er i øvrigt forenklet, idet reglerne om ud- og tilbagelevering af sporskiftøgler, om rangering og om uorden i sikringsanlægget er overflyttet til togplanerne.

§ 41. Sporbenyttelse og togfølge på den fri bane



Arbejdstog og hjælpetog kan på strækninger uden linieblokanlæg ikke mere afsendes efter plantog og særtog i mindre afstand end stationsafstand. De tidligere bestemmelser, som tillod sådan kørsel, anses for unødvendige bl a fordi kørsel med arbejdstog er aftaget betydeligt siden indførelsen af de nye bestemmelser om kørsel med arbejdskøretøjer.

For hjælpetog foreligger der heller ikke mere et behov, som kan begrunde bestemmelsernes opretholdelse.

§ 42. Krydsning og overhaling

De nugældende bestemmelser om togpassering har givet anledning til tvivl og fortolkninger.

Begrebet »togpassering« er derfor nu faldet væk. Samtidig tilstedeværelse på en station af et arbejdstog inden for dets arbejdstid og et andet tog vil fremtidigt være enten en krydsning eller en overhaling.

Bemærk: Togføreren skal ikke mere deltage i kontrollen af krydsende togs tilstedeværelse.

§ 43. Af- og tilbagemelding af tog

Kvittering for en tilbagemelding skal nu ske ved at gentage telegrammet. Dette er analogt med, hvad der gælder for en række andre telegrammer.

Bestemmelser om afgivelse af passagemelding er faldet væk, men ikke meldingen. Den kan ikke tillægges sikkerhedsmæssig betydning, idet den kun tjener til vejledning med hensyn til signalgivningen. Bestemmelsen er overflyttet til togplanerne.

§ 45. Ind-, ud- og gennemkørsel på stationer

Det er nærmere forklaret, hvad der forstås ved en indkørselstogvej, en udkørselstogvej og en gennemkørselstogvej. På tilhørende planer er vist de måder, endepunktet for en indkørselstogvej kan være markeret på.

Læg mærke til, at der i sikkerhedsmæssig forstand ikke mere tales om »det normale standsningssted«.

Begrebet »lille signalgivning« er afskaffet.

I takt med det øgede antal fjernstyrede strækninger og dermed færre underretninger til togene om forlægning af krydsninger og overhalinger er behovet for anvendelse af »lille signalgivning« aftaget betydeligt. Men også på ikke-fjernstyrede strækninger bliver »lille signalgivning« kun benyttet i begrænset omfang. Overrækkelse af meddelelser ved hjælp af en bøjle er besværlig at udføre på grund af de højtbeliggende førerrum. Den kan også være forbundet med en vis fare, idet den, der overrækker meddelelsen, må opholde sig tæt ved sporet (lokomotivet), og lokomotivføreren må læne sig ud af vinduet og kan derved komme i farlig nærhed af genstande tæt til profilet.

Underretning af gennemkørende tog skal nu ske på en af følgende måder:

- på en tidligere holdestation eller
 - på selve den station, der skal sørge for underretningen. Toget standses foran stationen. Lokomotivføreren underrettes telefonisk. For de få stationer uden telefon ved l-signalet gælder særlige bestemmelser i bilag 10.
-

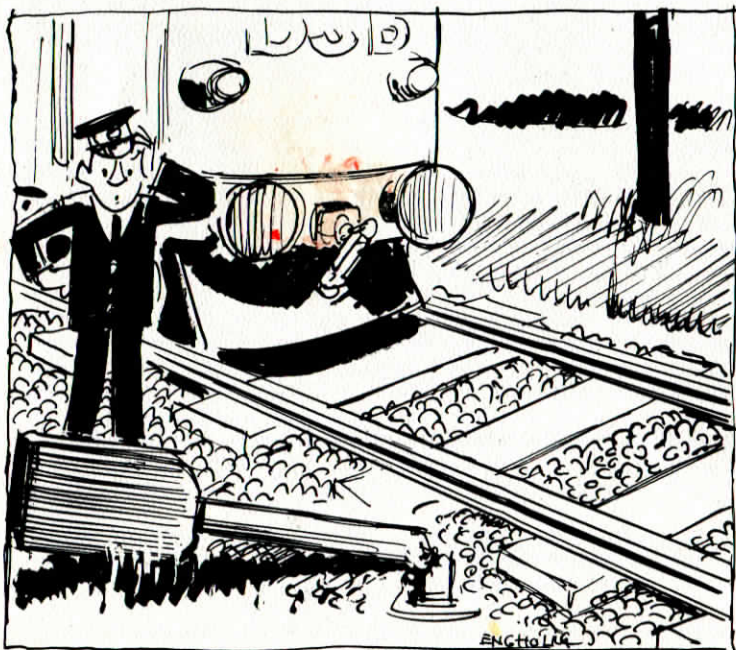
Begreberne »stor signalgivning« og »gradvis gennemkørsel« eksisterer ikke mere.

I stedet er der givet regler for anvendelse af signal »kør« for gennemkørende tog, nemlig

- på stationer med U-signal må der gives »kør« til et gennemkørende tog, der skal standses på stationen eller skal afvente tilbagemelding eller blokafstand efter et forankørende tog
- på stationer uden U-signal må der gives »kør« til et gennemkørende tog, der skal standses på stationen, men toget skal forinden standses foran I-signalet og her underrettes om, at det skal standse på stationen.

Bemærk: Øget mulighed for anvendelse af signal »kør igennem« for standsende tog, i gennemkørselsspor. Dette er nu også tilladt, når stationen anser anvendelsen for hensigtsmæssig (betingelserne for gennemkørsel skal naturligvis være opfyldt).

§ 46. Kørsel ind på, ud af og gennem en station, når signalgivning ikke kan eller ikke må anvendes



Reglerne er nu skilt ud fra de almindelige bestemmelser om signalgivning på stationer og samlet i denne paragraf.

Lokomotivføreren skal nu selv foretage indrangering og udrangering af toget efter at have modtaget tilladelse hertil af stationsbestyreren.

For at få ensartede regler er det foreskrevet, at lokomotivføreren altid skal køre på sigt og med højst 30 km/t ved indrangering og udrangering samt ved kørsel ind på og ud af en station, når der er givet telefonisk indkørselstilladelse eller telefonisk udkørselstilladelse. Eller med andre ord: Kun når der anvendes skriftlig tilladelse (S-blanket nr 1) skal der ikke køres på sigt.



De telefoniske meldinger mellem lokomotivfører og stationsbestyrer er tilpasset den sprogbrug, der benyttes i praksis.

Læg mærke til, at meldingerne - bl a af hensyn til den stigende anvendelse af radio - altid skal indledes med »Tog..... (nr)«.

Bemærk endvidere, at gennemkørende tog, der gives telefonisk indkørselstilladelse eller tilladelse til indrangering kan undlade at standse på stationen, såfremt der er signal for viderekørsel.

Paragraffen er i øvrigt suppleret med en skematisk oversigt over de betingelser, der skal være opfyldt ved anvendelse af telefoniske og skriftlige tilladelser samt ved tilladelser til indrangering og udrangering.

§ 47. Linieblokanlæg

Bestemmelserne i denne paragraf er alene baseret på moderne linieblokanlæg, nemlig

- automatiske linieblokanlæg. Enkeltspor og højre spor.
- automatiske linieblokanlæg. Venstre spor.
- manuelle linieblokanlæg.

Bemærk:

- signalgivning for udkørsel må fremtidigt også benyttes for tog, der ikke skal køre til næste togfølgestation (signalgivning bør anvendes i størst muligt omfang)
- snerydningstog skal nu respektere alle bloksignaler
- bestemmelserne om sikkerhedstelefoner er uddybet
- der er indført ensartet meldingsudveksling for tog, der ekstraordinært er standset for »stop« ved et hovedsignal
- bestemmelserne om kørsel på sigt på den fri bane gælder kun efter telefoniske tilladelser og tilladelser til udrangering og forbirangering
- skriftlige tilladelser (S-blanket nr 1) må under kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand kun gives andet og efterfølgende tog. Skriftlig tilladelse indeholder derfor aldrig påbud om kørsel på sigt
- der er ikke mere en bestemt ordlyd for meldinger ved indførelse af kørsel på af- og tilbagemelding med stationsafstand (anses for unødvendig)
- til skriftlig udkørselstilladelse og skriftlig forbikørselstilladelse anvendes samme S-blanket. Den kan således indeholde én af nævnte tilladelser eller dem begge.

§ 49. Togenes sporbenyttelse på stationer

Det har vist sig vanskeligt for personalet at forstå, at et tog, der normalt benytter vigespor, men som under visse forhold betragtes som gennemkørende, skal underrettes om ændret sporbenyttelse, hvis stationen alligevel vil lade toget benytte vigespor.

Bestemmelserne er derfor ændret således, at sporbenyttelsen i disse tilfælde kan ændres fra vigespor til gennemkørselsspor.

Underretning om bibeholdelse af vigespor bortfalder herefter.

Da »lille signalgivning« ikke mere anvendes, skal tog underrettes om ændret sporbenyttelse på stationer, hvor I-signalet ikke kan vise »brandgult over grønt«, således:

Lokomotivføreren underrettes skriftligt (S-blanket nr 8) på en tidligere holdestation. Kan denne hovedregel ikke følges, standses toget foran den station, hvor sporbenyttelsen ændres. Lokomotivføreren underrettes her telefonisk om sporbenyttelsen, hvorefter toget kan tages ind for signal.

Bemærk: Gennemkørende tog, hvis sporbenyttelse på en station uden U-signal skal ændres til vigespor, skal ikke underrettes på en tidligere holdestation. Det skal altid standses foran den station, hvor sporbenyttelsen ændres. Lokomotivføreren underrettes her telefonisk om den ændrede sporbenyttelse og om, at toget skal standse på stationen.

§ 50. Togenes standsning på togekspeditionssteder



Ændring af et gennemkørende tog til et standsende tog kan ske ved udsendelse af skriftlig meddelelse betegnet »ekstra standsning«. Ordningen erstatter udsendelse af toganmeldelse.

Ikke-personførende tog har nu »stående tilladelse« til at køre 30 minutter før planen på alle strækninger. Stationens tilladelse gives nu altid gennem signalgivningen. Begrundelsen herfor er, at stationer gennem signalgivningen kan have fornødent »hold på« togene og at kravet om skriftlig underretning ofte var en hindring for at afsende toget før planen. Reglerne er herefter ens for såvel fjernstyrede som ikke-fjernstyrede strækninger.

I togplanerne vil der blive optaget bestemmelser om underretning af led-bevogtningspersonalet om kørsel indtil 30 minutter før planen.

§ 51. Togenes afgang fra togekspeditionssteder



Ud over det tidligere anførte om den ændrede afgangprocedure bedes bemærket følgende:

- skriftlig udkørselstilladelse erstatter signalgivning for udkørsel og er derfor samtidig stationens afgangstilladelse til lokomotivføreren
- telefonisk udkørselstilladelse og tilladelse til udrangering er ikke afgangstilladelse. Denne gives særskilt ved meldingen: »Tog (nr). Der er afgang«.

§ 53. La

Bestemmelserne om, til hvem La fordeles er overflyttet til de indledende bemærkninger til selve La.

§ 55. Ekstratog



Bestemmelser om særtog, arbejdstog, hjælpetog og snerydningstog er samlet i én paragraf under betegnelsen »ekstratog«.

Herved undgås mange gentagelser og henvisninger.

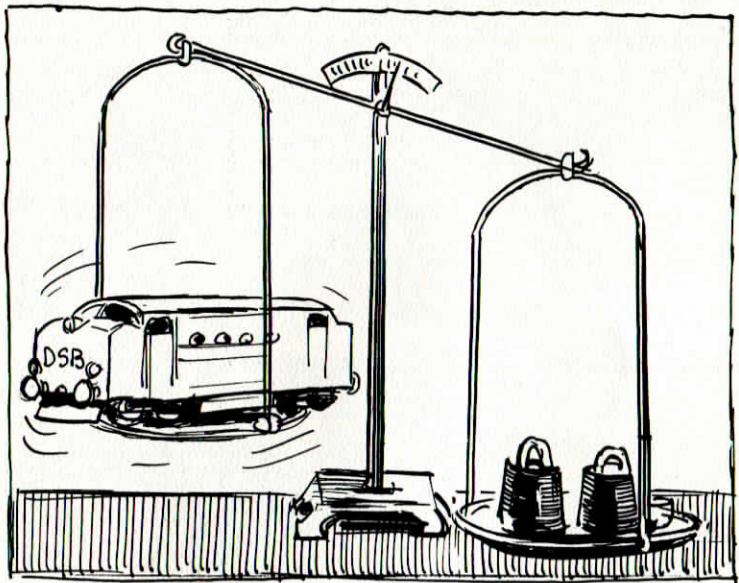
I analogi hermed benævnes »særtogsanmeldelse« nu »toganmeldelse«.

Læg i øvrigt mærke til:

- tog, der skal overhales af et ekstratog, underrettes ikke mere herom
- der er ikke mere fastsat nogen bestemt ordlyd for telegrammer, der udveksles mellem stationer, om underretning af tog om krydsninger
- tog, der skal krydse et ekstratog på en ikke-fjernstyret station, underrettes herom på selve krydsningsstationen. Er det gennemkørende her, underrettes det på en tidligere holdestation eller standses foran krydsningsstationen og underrettes telefonisk
- togføreren underrettes ikke om fastsatte krydsninger (skal heller ikke mere konstatere krydsende togs tilstedeværelse)
- meldesedler (nuværende blanket S 5) anvendes ikke mere. Banetjenestens og elektrotjenestens personale skal selv indhente oplysninger om ekstratog.

§ 61. Togenes størrelse

Bestemmelserne om maksimal togstørrelse er forenklet.



Udover en generel bestemmelse om en maksimalbelastning på højst 1600 tons, der gælder for alle tog, er den maksimale togstørrelse nu kun udtrykt i antal aksler.

§ 62. Bremses

Det er ikke mere tilladt at fremføre et tog med 90 km/t uden virksom trykluftbremse på forreste køretøj.

Forsøg her vist, at f eks et motorlokomotiv ved hastigheder omkring denne grænse ikke kan standse på en rimelig afstand på fladstrækninger uden brug af trykluftbremsen. Der kan derfor opstå en faresituation i tilfælde af sprængning mellem forreste og næstforreste køretøj.

Bestemmelserne er derfor nu skærpet således, at der kræves virksom trykluftbremse på forreste køretøj. Det kan dog tillades at **videreføre** et tog, hvor trykluftbremsen på forreste køretøj bliver ubrugbar, med indtil 60 km/t, dog kun såfremt hjælpebremsen er virksom.

Endvidere kræves det, at bremsen på såvel forreste som bageste køretøj skal være automatisk virkende (undtaget herfra er dog tog fremført af Ar-delt og sneplovtog).

Bemærk følgende mindre ændringer/tilføjelser:

- for R-bremse tog med hastighed indtil 100 km/t skal bremseprocenten mindst være 85
- bremsetavlerne er udeladt. Findes nu kun i TIB
- bestemmelserne om fejl ved trykluftbremsen gælder **ikke** for S-tog og lyntog. Disse bestemmelser findes i »S-baneinstruks« og instruksen »Lyntogskørsel«
- lokomotivføreren skal melde et tog nedbrudt, når trykluftbremsen i hele toget bliver ubrugbar. Det er ikke forsvarligt at videreføre tog - hvis dette overhovedet er muligt - med en sådan fejl. Melding om nedbrud skal også gives, når trykluftbremsen bliver delvis ubrugbar, og betingelserne for videreførelse ikke kan opfyldes, samt når fejl ved dødmandsanordningen i et tog uden togfører kræver to mand i fører-rummet
- bestemmelserne om antal aksler og vægten af disse efter slutbremsen i et tog, der videreføres, når der er opstået fejl ved trykluftbremsen på bageste køretøj, er lempet. Ved visse hastigheder tillades nu lidt højere akselantal og vægt, såfremt bageste køretøj er tilsluttet den gennemgående bremseledning
- der er medtaget bestemmelser om, hvorledes der skal forholdes i tilfælde af fejl ved trykluftbremsen i et tog uden togfører. Der skelnes mellem fejl, som alene kræver udskiftning af trykluftslange, og fejl som kræver afholdelse af bremseprøve.

§ 63. Togenes sammensætning og sammenkobling

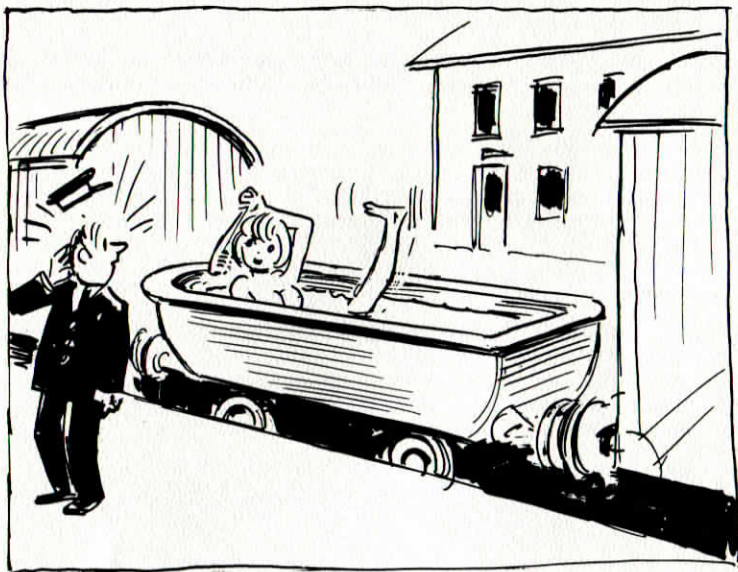
Anvendelse af 3 arbejdende MO-vogne, 2 Mh-lokomotiver eller 2 traktorer ved togfremførelse er personalekrævende (sammenkobling ved styreledninger ikke mulig).

Behovet for anvendelse af et sådant antal arbejdende trækraftenheder af nævnte kategorier er tillige meget ringe. Der må i tog nu højst anvendes 2 arbejdende MO-vogne, 1 Mh-lokomotiv eller 1 traktor.

Med henblik på anvendelse af motorlokomotiver i styreledningstog er der i skematisk form indarbejdet bestemmelser om placering af trækraftenheder, i tog. Skemaet omfatter alle trækraftenheder, dog ikke Ma (lyntog) og MM (S-tog).

Bestemmelserne om manøvrering af trækraftenheder indeholder ikke mere »rent tekniske« forskrifter. Derimod er der givet regler for videreførelse af et tog med styrevogn forrest, når trækraftenheden ikke kan manøvreres gennem styreledningen. Under sådanne forhold skal togføreren betjene lokomotivet efter lokomotivføreren anvisninger, medens lokomotivføreren betjener togets toget. Hastigheden højst 25 km/t.

Om befordring af ikke-arbejdende motorlokomotiver gælder nu, at sådan befordring ikke må finde sted i styreledningstog.



Alle danske vogne uden **RIV**-mærke er nu påmalet største tilladte hastighed. Dette og den i øvrigt skete modernisering af vognmateriellet har muliggjort en betydelig forenkling af bestemmelserne om befordring af vogne.

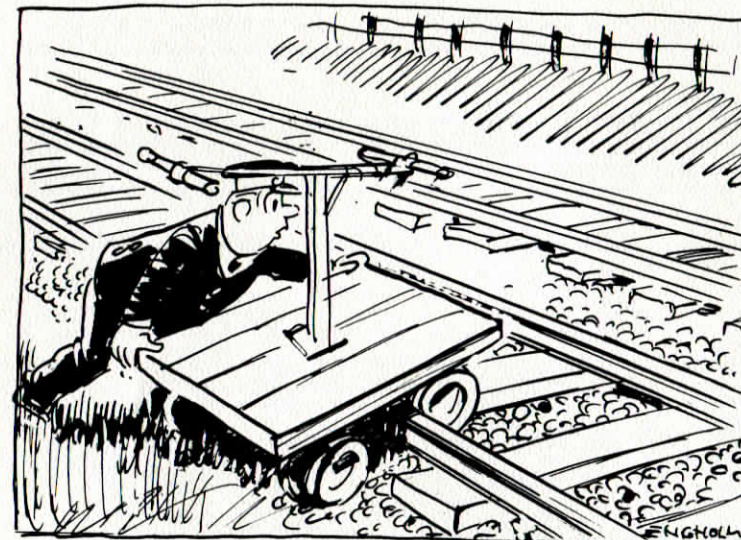
§ 68. Togenes hastighed

Der er foretaget en væsentlig forenkling af disse bestemmelser i forhold til nugældende.

Følgende er således udeladt

- bestemmelsen om største tilladte hastighed for arbejdstog og snerydningsstog. Denne vil nu - som for andre ekstratog - fremgå af toganmeldelsen
- nuværende oversigt over tilfælde, hvor største tilladte hastighed for alle tog skal nedsættes. Visse bestemmelser er helt bortfaldet, andre findes nu kun i de paragraffer i reglementet, hvor de naturligt hører hjemme.

§ 71. Arbejds køretøjers fremførelse



Nugældende bestemmelser om arbejds køretøjer er forholdsvis nye. Er udsendt den 9.11.1969.

Det har derfor kun været nødvendigt at foretage mindre ændringer samt tilpasninger til det ny reglement. Herom bemærkes

- bestemmelsen om, hvem der må anvendes som fører, er flyttet til ordreserie O, hvor der i forvejen findes bestemmelser om krav til førerens uddannelse
- bestemmelsen om medgivelse af jernbanevogne er medtaget i paragraffen (er i dag indeholdt i ordreserie O)
- tilladelse til kørsel over mere end ét banestykke er udvidet til at omfatte ikke-fjernstyrede strækninger, da der i praksis foreligger et behov herfor. På nævnte strækninger må sådan kørsel kun finde sted, når arbejds køretøjet er trykluftbremset, og tilkoblede vogne er tilsluttet den gennemgående bremseledning
- ordlyden for afmelding (og kvittering) er suppleret med oplysning om arbejds køretøjets bestemmelsesstation (af hensyn til kørsel over mere end ét banestykke)
- kvittering for en tilbagemelding sker ved at gentage telegrammet (som ved kvittering for tilbagemelding af et tog)
- signalgivningsforskrifterne er bortfaldet, idet der alene foretages en henvisning til bestemmelserne i §§ 45 - 47.

§ 81. Forlægning af krydsning



På en ikke-fjernstyret strækning skal togene fortsat underrettes om forlægning af krydsning, men kun lokomotivføreren underrettes.

Samtidig er reglerne for underretning af det rettidige tog og det forsinkede tog gjort ens og i øvrigt tilpasset den tidligere under § 45 omtalte ændring med hensyn til underretning af gennemkørende tog (bortfald af »lille signalgivning«).

Bestemmelserne om og eksemplerne på

- krydsningsforlægning fra en station på et enkeltspor til en station på et andet enkeltspor med mellemliggende dobbeltspor
- krydsningsforlægning fra en dobbeltsporet strækning til en anden dobbeltsporet strækning over en mellemliggende enkeltsporet

er slettet. For strækningen Brørup - Bramming, hvor sidstnævnte tilfælde har betydning, vil der af driftsområdet blive udsendt lokal instruktion.

§ 82. Forandret togfølge

Der skelnes ikke mere mellem de to begreber »forlægning af en overhaling« og »forandret togfølge«. Disse er sammenfattet til ét begreb - »forandret togfølge«.

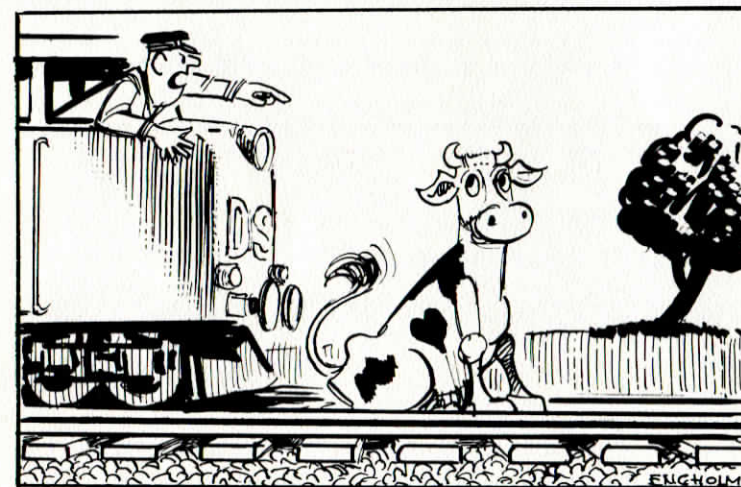
Telegramudvekslingen er forenklet. Når et tog afsendes forud for et andet for at blive overhalet på en efterfølgende station, træffes aftale herom med pågældende station, og den forandrede togfølge fastslås da ved liniedepeche over den pågældende strækning.

Bemærk: Ingen af togene underrettes om forandret togfølge.

§ 84. Aflysning af tog

Bestemmelserne er tilpasset bl a de før omtalte ændringer om ekstratog (§ 55).

§ 86. Spærring af spor



Bestemmelserne herom er inddelt i to hovedpunkter:

1. Spærring af spor på den fri bane
2. Spærring af spor på stationer.

Læg i øvrigt mærke til

- der skelnes mellem **bekendtgørelse** og **iværksættelse** af en sporspærring. En bekendtgjort sporspærring træder først i kraft, når der er truffet endelig aftale om iværksættelsen, og der er foretaget dækning af sporet
- så længe arbejdslederen ikke har modtaget bekræftelse på, at sporspærringen er iværksat, må han regne med, at sporet kan blive befaret af tog, også selv om tidspunktet for en bekendtgjort sporspærrings begyndelse er overskredet
- reglerne for udskydelse af en bekendtgjort sporspærrings iværksættelse i tilfælde af togforsinkelse er ændret således, at ansvaret for, at det forsinkede tog befarer det pågældende spor, alene påhviler stationsbestyreren. For lokomotivføreren tilkendes det udelukkende gennem signalgivning, at sporspærringen m v er udsendt
- arbejdsstedet på den fri bane på en fjernstyret strækning skal stedlig dækkes ved anbringelse af kortslutningsstroppe. Signaler, der dækker blokafsnittet, holdes herved på »stop«. På øvrige strækninger opstilles standsignaler, men knaldsignaler skal ikke mere udlægges
- på stationer skal sporet dækkes enten gennem sikring af dæknings-sporskifter eller ved opstilling af standsignal »stop«
- skiltet »PAS PÅ« (nuværende blanket S 9) til anbringelse på den telefon, der benyttes til af- og tilbagemelding, er bortfaldet
- reglerne for dækning og afmærkning af spærrede spor på stationer er lempet. Stedlig dækning ved standsignal »stop« skal kun foretages, når sporet ikke kan dækkes gennem sikring af dæknings-sporskifter.

§ 87. Enkeltspordrift

Bemærk det nye udtryk: **enkeltspordrift**.

Ved enkeltspordrift forstås togbewægelser på dobbeltspor, når det ene spor benyttes i begge køreretninger på grund af det andet spors spærring.

Bestemmelserne er i øvrigt forenklet, bl a

- der er ikke mere foreskrevet anvendt særlig telegramudveksling om, hvem der skal lede toggangen over det spor, der befares som enkeltsporet, da dette klart fremgår af reglementet
- bestemmelserne om togenes kørsel ind på og ud af stationer og om største tilladte kørehastighed er udeladt. De findes i forvejen i §§ 6 og 46
- af- og tilbagemelding er begrænset til kun at anvendes på ikke-fjernstyrede strækninger.

§ 89. Togenes standsning på den fri bane. Tognedbrud

De nugældende bestemmelser om

- togenes standsning på fri bane (§ 50)
- dækning af tog, der ekstraordinært standser på fri bane (§ 51)
- nedbrudte tog (§ 52)

har nær tilknytning til hinanden og er derfor nu samlet i én paragraf.



Læg mærke til følgende ændringer

- der skal ikke udsendes personale til dækning af et tog i det spor, toget holder på (kan ikke praktiseres i tog uden togfører)
- ved dækning af nabospor skal der altid - såvel dag som nat - vises rødt lys fra togets frontlanterne. Er sporet udstyret med linieblok-anlæg, skal der anbringes kortslutningsstroppe (placeret på trækraften) på skinnestregene. I øvrigt skal lokomotivføreren sørge for snarest muligt at give melding om forholdet til stationsbestyreren for en af nabostationerne og søge at standse tog på vej mod farestedet. Toggpersonalet skal efter lokomotivføreren anvisninger assistere ved dækning af nabospor, tilkaldelse af hjælp m v

- togledelsen kan **erklære** et tog for nedbrudt. Dette kan f.eks. blive aktuelt, hvis toget er standset af årsager, som lokomotivføreren finder ikke kræver hjælp, men hvor det skønnes hensigtsmæssigt at indføre enkeltspordrift
- inden et hjælpetog kører ud på det banestykke, hvor hjælpen skal ydes, skal lokomotivføreren underrettes om, mellem hvilke stationer det nedbrudte tog befinder sig
- et tog, der **ikke** er meldt eller erklæret for nedbrudt, må kun genoptage kørslen i den planmæssige køreretning
- et tog, der **er** meldt eller erklæret for nedbrudt, må kun genoptage kørslen efter indhentet tilladelse hos stationsbestyreren. Sådan tilladelse vil i øvrigt kun blive givet, når hjælpetoget ikke er afsendt fra en af de stationer, der begrænser banestykket, og evt. enkeltspordrift er ophørt
- den nugældende bestemmelse om, at et tog, der er fastkørt i sne, skal underrettes, inden et snerydningstog kører ind på banestykket, er slettet. Bestemmelsen kan vanskeligt praktiseres, når sneforholdene er sådan, at plovrydning er påkrævet.

§ 91. Teleforbindelserne i uorden



Når den afbrudte telefonforbindelse er nødvendig for toggangens afvikling, skal der gennem togledelsen forlanges etableret radioforbindelse mellem stationerne.

Indtil dette er sket, må der ikke køre tog på enkeltspor uden linieblok-anlæg og på dobbeltspor, hvor det ene spor er spærret. Den nuværende ordning med »togfølgeordre« er således bortfaldet.

Bilag 2

Her er i udfyldt stand vist følgende sikkerhedsblanketter

- S 1 »Kørselstilladelse«
- S 2 »Bremseseddel«
- S 3 »Plan for ekstratog«
- S 5 »Uorden ved automatisk sikret overkørsel«
- S 6 »Krydsning«
- S 7 »Forlægning af krydsning«
- S 8 »Ændret sporbenyttelse«

Alle blanketter er revideret og moderniseret.

Bemærk i øvrigt

- blanketten »Fribaneordre« er bortfaldet
- blanketten »Udkørselstilladelse« og »Forbikørselstilladelse« er indeholdt i samme blanket (S 1 Kørselstilladelse)
- blanketten »Meldeseddel« er bortfaldet
- blanketten (skiltet) »PAS PÅ« er bortfaldet
- blanketten »Sporspærring« er bortfaldet.

Bilag 8

Den nuværende fortegnelse over strækninger med automatiske linieblok-anlæg og fjernstyrede strækninger er sammenarbejdet til én fortegnelse, hvor der tillige er angivet, hvilke strækninger der har linieblokanlæg for kørsel ad venstre spor.

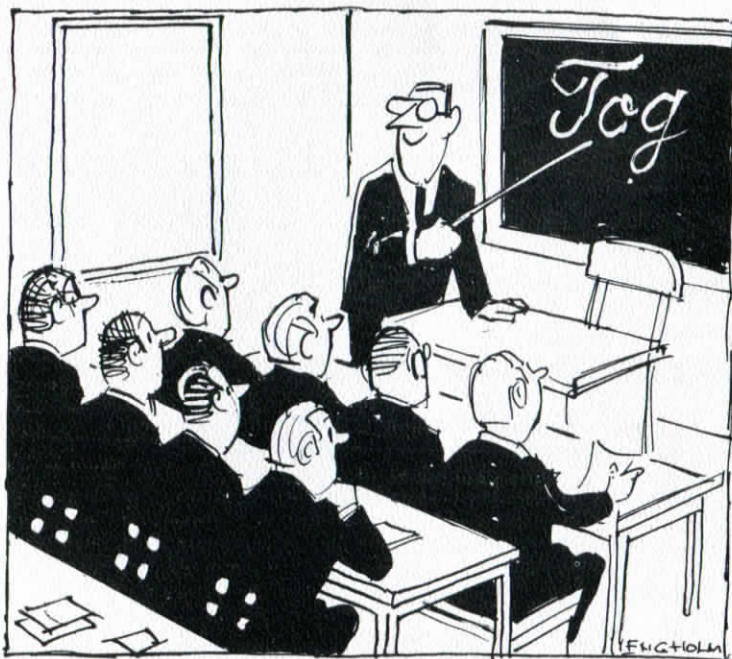
Bilag 10

Der er her angivet, hvorledes der skal forholdes på en station uden U-signal og uden telefon ved I-signalet i de tilfælde, hvor der i SR er foreskrevet, at tog skal standses foran stationen og underrettes.

Disse forholdsregler er i det væsentlige som nuværende »stor signalgivning«, hvor tog standses på stationen ved håndsignal »stop« (rødt flag henholdsvis rødt lys).

Forklaringer

Dette afsnit er helt nyt.



Erfaringerne har vist, at der opstår situationer, hvor et sikkerhedsmæssigt udtryk fortolkes på forskellig måde. For at imødegå dette, er meningen for en række sikkerhedsmæssige udtryk fastlagt i dette afsnit og anført i alfabetisk rækkefølge.