

DANSKE STATSBANER
Generaldirektoratet

INSTRUKS
for
udførelse af ledbevogtning

Gyldig fra 1. april 1955

KØBENHAVN
1955

DANSKE STATSBANER

Generaldirektoratet

INSTRUKS

for

udførelse af ledbevogtning

Gyldig fra 1. april 1955

KØBENHAVN

1955

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
A. Hovedregler for bevogtningens udførelse	7
1. „Den gule plakat“ og stationernes lokale instruks	7
2. Hvorledes er normalstillingen for bommene (ledene)?	7
3. Hvornår skal bomme (led) lukkes under normale forhold?	7
4. Hvornår skal bomme (led) lukkes i usigtbart vejr, og hvis slukket frontlanterne er meldt?	8
5. Hvorlænge forud for et togs passage skal personalet være til stede ved overkørslen?	8
6. Hvorledes underrettes ledbevogtningspersonalet om tidspunktet for plantogs passage?	9
7. Hvorledes forholdes ved togforsinkelser, der ikke er meldt til ledbevogtningspersonalet?	10
8. Hvorledes skal lukning af bomme foregå?	11
9. Hvornår tændes og slukkes bombelysningen?	11
10. Hvilke pligter har personalet efter lukningens udførelse?	11
11. Hvilke tegn skal der vises mod tog, hvis banen er farbar?	12
12. Hvorledes standses tog, hvis overkørslen eller banen er ufarbar?	12
13. Hvorledes standses vejfærdslen under normale forhold?	13
14. Hvornår må bomme, der er lukket for tog, igen åbnes?	14
15. Må personalet lade andre udføre tjenesten?	14
16. Hvorledes passes tjenesteur og linieringsanlægs klokkeværk?	14
B. Andre vigtige regler for bevogtningens udførelse	16
1. Melding om tilstedeværelse ved overkørslen	16
2. Noteringskalender	16
3. Tjenestens afslutning ved direkte vagtskifter, og fortsættelse ved togforsinkelser m. m.	16
4. Linieringning	17
5. Bommers (leds) lukning for dræsiner, troljer og vogne	18
6. Oplysninger om toggangen til øvrige personale	18
7. Iagttagelse af slutsignal og frontlanterne	18
8. Uniformering	18
9. Manglende særtogsanmeldelse	19
10. Lokomotivpersonalets indberetning om åbentstående bomme (led)	19

	Side
C. Særlige regler for bevogtningens udførelse ved visse arter af overkørsler	20
I. Overkørsler på stationer med hovedsignaler	20
1. „Lukning for signalgivning“	20
2. Rangering over overkørsler	20
3. Signalgivning mod stationen	20
II. Overkørsler beliggende ved trinbrætter, der i tjenestekøreplanen er betegnet med TL efter trinbrættets navn	21
D. Forholdsregler ved uorden i anlæggene. Eftersyn m. m. af anlæggene	22
1. Ufarbar bane	22
2. Eftersyn af bomanlæg (led)	22
3. Forholdsregler, hvis stedbetjente bomme (led) ikke kan lukkes	22
4. Forholdsregler, hvis afstandsbetjente bomme ikke kan lukkes	23
5. Bombelysning i uorden	23
6. Kontrol med og eftersyn af bomlygter	24
7. Nødbelysning tages i brug	24
8. Renholdelse af vagthytter	24
9. Renholdelse af skinner og sporriller	24
10. Renholdelse m. m. af vejbane og bombjælker (led)	24
E. Instruktionsstof og signalmidler til brug for ledbevogtningspersonalet	26
1. Tryksager og plakater	26
2. Signalmidler	26
3. Behandling af knaldkapsler	27
F. Bestemmelser vedrørende toggangen	28
I. Almindelige regler	28
a. <i>Togenes inddeling</i>	28
1. Plantog	28
2. Særtog	28
3. Arbejdstog	28
4. Sneplovtog	28
5. Hjælpetog	28
b. <i>Enkeltsporede og flersporede baner. Togfølge og sporbenyttelse</i>	28
1. Enkeltsporede baner	28
2. Dobbeltsporede baner	28
3. Baner uden linieblok	29
4. Baner med linieblok	29

c. <i>Togenes passagetider</i>	29
1. Togenes passagetider	29
2. Ikke-personførende tog i tiden kl. 18 ⁰⁰ —6 ⁰⁰	29
II. <i>Driftsuregelmæssigheder</i>	30
a. <i>Aflysning af tog</i>	30
b. <i>Aflysning af den regelmæssige drift</i>	30
1. Aflysning af den regelmæssige drift	30
2. Underretning af ledbevogtningspersonalet	30
3. Toggangens indstilling	30
c. <i>Midlertidig sporspærring</i>	30
d. <i>Det ene spor på dobbeltsporet bane ufarbart</i>	30
e. <i>Telegraf og telefon i uorden</i>	31
1. Telegraf og telefon i uorden	31
2. Det ene spor på dobbeltsporet bane ufarbart, samtidig med at telegraf og telefon er i uorden	31
f. <i>Dækning af tog</i>	31
g. <i>Beskadigede vogne, ild i toget, løse vogne m. m.</i>	31
1. Beskadigede vogne	31
2. Afsporede hjulsæt, ild i toget	32
3. Løse vogne	32
4. Kantede hjulbandager m. m.	32
G. Politibestemmelser og andre, særlige bestemmelser	33
I. <i>Publikums benyttelse af overkørsler</i>	33
1. Publikums benyttelse af overkørsler	33
2. Påkørsel af bomme (led)	33
II. <i>Færdsel på banen grund</i>	34
1. Statsbaneområdet	34
2. Færdsel på statsbaneområdet	34
III. <i>Forbrydelser mod banens sikkerhed</i>	34
1. Sten og sveller m. v. på skinnerne	34
2. Tyveri af jernbanens tilbehør m. m.	35
IV. <i>Ulykker og uheld</i>	35
1. Anmeldelse af ulykker og uheld	35
2. Anvendelse af vandspande	35
H. Stationernes samarbejde med ledbevogtningspersonalet	36
1. Betydningen af bevogtningens udførelse	36
2. Meldinger fra ledbevogtningspersonalet ved ledbevogtningstjenestens begyndelse	36
3. Bomme (led) kan ikke lukkes	37
4. Langsomt kørende transporters passage af overkørsler	37

	Side
I. Retningslinier for banesektioner og stationer til brug ved fastsættelse af lokale bestemmelser	38
1. Fastsættelse af lukkemåder	38
2. Togfortegnelse	39
3. Meldinger ved tjenestens begyndelse	39
4. Særlig signalgivning fra ledvogterposter til stationer	40
5. Tidspunkt for underretning af ledbevogtningspersonalet om særtog m. v.	40
6. Udarbejdelse af „Den gule plakat“ henholdsvis lokal instruks	41

A. Hovedregler for bevogtningens udførelse.

For bevogtningens udførelse gælder følgende hovedregler:

„Den gule plakat“ og stationernes lokale instruks.

1. Der er i vagthytterne ved de overkørsler, der bevogtes af banetjenestens personale, ophængt en plakat „DEN GULE PLAKAT“, på hvilken reglerne for lukning af bommene (ledene) og andre vigtige lokale bestemmelser er angivet.

For overkørsler, der bevogtes af stationspersonale, er de tilsvarende regler og bestemmelser fastsat i en lokal instruks.

Hvorledes er normalstillingen for bommene (ledene)?

2. Overkørslerne skal normalt, når der ikke ventes tog, være åbne for vejfærdslen. Hvis overkørslerne på visse tider skal være lukket og aflåst til stadighed, er dette anført på „Den gule plakat“.

Hvornår skal bomme (led) lukkes under normale forhold?

3. *Bomme (led) skal lukkes som fastsat på „Den gule plakat“, d. v. s.*

enten så snart et tog kan ses nærme sig (herefter kaldet „LUKNING PÅ SIGT“),

eller det på „Den gule plakat“ angivne antal minutter før et togs planmæssige eller efter særlig underretning forventede passagetid af overkørslen eller ankomsttid til stationen (herefter kaldet „LUKNING EFTER TID“),

Overkørsler, hvor bommene betjenes på stedet, kaldes stedbetjente. Andre overkørsler kaldes afstandsbetjente. Disse deles i nærbetjente (hvor bommene betjenes i en afstand på indtil 50 m) og fjernbetjente (hvor betjeningsafstanden er over 50 m).

eller før signal for tog gives (herefter kaldet „LUK-
NING FØR SIGNALGIVNING“), hvilket dog
kun forekommer ved overkørsler på stationer med
hovedsignaler og ved overkørsler bevogtet fra mel-
lemblokposter.

**Hvornår skal bomme (led) lukkes i usigtbart vejr,
og hvis slukket frontlanterne er meldt?**

4. Ved overkørsler, hvor der er foreskrevet „Lukning
på sigt“, skal der, såfremt usigtbart vejr hindrer perso-
nalet i at se toget i tilstrækkelig afstand fra overkørslen,
eller såfremt der modtages melding om, at frontlanteren
på et tog er slukket, foretages „Lukning efter tid“, se
iøvrigt „Den gule plakat“.

Ved overkørsler på betjente stationer med hovedsig-
naler skal der dog foretages „Lukning før signalgivning“,
se iøvrigt „Den gule plakat“ eller stationens lokale in-
struks.

**Hvortilbage forud for et togs passage
skal personalet være til stede ved overkørslen?**

5. Ved de af banetjenestens personale bevogtede
overkørsler skal ledbevogtningspersonalet senest 10 min.
før et togs planmæssige eller efter særlig underretning
forventede passagetid af overkørslen opholde sig ved
bomspillene (på overkørslen, såfremt der findes led).
Ledbevogtningspersonalet skal senest 5 min. før det tids-
punkt, da toget skal afgå fra eller passere nabostationen,
og indtil det tidspunkt, da ledbevogtningspersonalet i
overensstemmelse med foranstående skal opholde sig
ved bomspillene (på overkørslen, såfremt der findes led),
være til stede i eller ved vagthyttten og herfra holde øje
med såvel banen som med overkørslen (herunder med

eventuelle afstandsbetjente overkørsler) og vejen (ga-
den), der fører over overkørslen.

**Hvorledes underrettes ledbevogtningspersonalet om
tidspunktet for plantogs passage?**

6. I vagthyttten ved overkørsler, der bevogtes af bane-
tjenestens personale, skal der findes en *togfortegnelse*,
på hvilken tidspunktet for plantogs passage af ledvog-
terposten er anført.

**Hvorledes bestemmes tidspunktet for passage af særtog,
arbejdstog, sneplovtog eller hjælpetog?**

Som anført på „Den gule plakat“ skal en bestemt sta-
tion daglig til et bestemt tidspunkt pr. telefon under-
rette ledvogterposten om, hvorvidt der er tillyst særtog,
arbejdstog, sneplovtog eller hjælpetog til løb inden for
det kommende døgn. Underretningen skal indeholde op-
lysning om togets karakter og passage- eller afgangstid
fra den nabostation, hvorfra toget skal komme. Led-
vogterposten vil ligeledes blive underrettet om senere
tillyste særtog m. v., der skal løbe inden for nævnte tids-
rum.

*Ledbevogtningspersonalet må selv på grundlag af
stationens oplysninger og ved anvendelse af de køretider
for særtog, der findes på „Den gule plakat“, udregne
tidspunktet for passagen af ledvogterposten.*

**Hvorledes bestemmes tidspunktet for togpassage ved meldte
forsinkelser, krydsnings- og overhalingsforlægninger m. v.?**

På „Den gule plakat“ er anført, hvem der skal under-
rette om driftsuregelmæssigheder (forsinkelser, kryds-
nings- og overhalingsforlægninger m. v.). Ved *drifts-
uregelmæssigheder* må ledbevogtningspersonalet selv ud-
regne tidspunktet for passage af ledvogterposten på

grundlag af de oplysninger, der af stationerne gives om uregelmæssigheden.

For plantog benyttes de køretider, der fremgår af togfortegnelsen. For særtog m. v. benyttes de køretider, der findes på „Den gule plakat“.

Hvorledes forholdes ved togforsinkelser, der ikke er meldt til ledbevogtningspersonalet?

7. Passerer et tog ikke overkørslen senest til det planmæssige eller efter særlig underretning ventede tidspunkt, skal ledbevogtningspersonalet *lukke bommene (ledene) og derefter pr. telefon indhente oplysning om togets forsinkelse* hos den nabostation, hvorfra toget skal komme. På grundlag af stationens oplysning bestemmer ledbevogtningspersonalet, om bommene (ledene) atter kan åbnes, eller om de skal forblive lukket, indtil det forsinkede tog har passeret overkørslen.

Ledbevogtningspersonalet vil iøvrigt af den nabostation, hvorfra toget skal komme, — af stationen, såfremt overkørslen ligger på en station — blive underrettet om togforsinkelser på 10 minutter eller mere. Bliver forsinkelsen mindre end først opgivet, vil ledbevogtningspersonalet blive underrettet herom.

Ledbevogtningspersonalet må i denne forbindelse erindre, at et forsinket tog under kørslen kan indvinde tid, hvorved forsinkelsen formindskes. Ledbevogtningspersonalet skal derfor, når der er meldt togforsinkelser, være særlig opmærksom på linieringningen, ligesom der skal holdes særlig godt udkig med banen i den retning, hvorfra tog ventes. Underretning om forsinkelser er (ligesom linieringningen) kun et hjælpemiddel til orientering om togangen.

Hvorledes skal lukning af bomme foregå?

8. Lukning af bomme skal ske i jævnt tempo og skal føres til ende uden afbrydelse.

Hvor der findes ringeapparater, som ikke er i afhængighed af bommene, skal der ringes i mindst 10 sekunder før lukningen.

Hvornår tændes og slukkes bombelysningen?

9. Ved overkørsler betjent af stationspersonale skal bombelysningen i de tidsrum, hvor natsignaler benyttes, være tændt, når bommene (ledene) er lukket. For alle andre overkørslers vedkommende er tidsrummene for bombelysningens tænding angivet på en *plakat med tændingstider*, der er ophængt i vagthytterne. Bombelysningen skal også være tændt i usigtbart vejr.

Belysningen skal normalt tændes, umiddelbart før bommene (ledene) lukkes, og slukkes hurtigst muligt efter oplukningen.

Hvilke pligter har personalet efter lukningens udførelse?

10. Efter at have lukket bommene (ledene) skal ledbevogtningspersonalet overbevise sig om, at overkørslen samt eventuelle afstandsbetjente overkørsler og banen til begge sider i den udstrækning, det kan overses fra posten, er farbar for tog. Når dette er sket, er det personalet tilfaldt at tage ophold i vagthyttten (fjerne sig fra bomspilene, såfremt disse findes i vagthyttten). Der skal dog herfra holdes øje med såvel banen som med overkørslen (herunder med eventuelle afstandsbetjente overkørsler) og vejen (gaden), der fører over overkørslen, således at der, hvis det bliver nødvendigt, straks kan gives advarselstegn til vejfarende og om fornødent stopsignal mod toget.

For det under stationstjenesten sorterende ledbevogtningspersonale kan der ved lokal instruks fastsættes særlige bestemmelser.

Hvilke tegn skal der vises mod tog, hvis banen er farbar?

11. Til tegn på, at banen er farbar, skal ledbevogtningspersonalet, efter at lukning er foretaget, så snart det kan se toget

om dagen gøre front mod toget og udstrække den ene arm vandret mod sporet,

i mørke og usigtbart vejr bevæge hvidt lys langsomt fra den ene side til den anden.

Tegnet vises, indtil lokomotivet har nået overkørslen, og skal, f. s. v. Distriktet ikke bestemmer andet, gives fra selve overkørslen og ikke fra vagthytten. Ved afgivelsen af tegnet skal ledbevogtningspersonalet stille sig på et sted, hvorfra der samtidig haves det bedst mulige overblik over overkørslen samt over banen i den retning, hvorfra toget kommer. Hvis tegnet gives med lygte, skal denne i god tid holdes således, at lyset vender imod toget.

For overkørsler bevogtet fra en mellemblokpost gælder, at der kun vises tegn mod tog i de tilfælde, hvor bloksignalet ikke benyttes.

For overkørsler beliggende ved et trinbræt, der i tjenestekøreplanen er betegnet med et TL efter trinbrættets navn, gælder særlige regler for afgivelse af håndsignaler, jfr. afsnit C, punkt II.

Ved overkørsler, der ligger på en station, vises tegnet ikke.

Hvorledes standses tog, hvis overkørslen eller banen er ufarbar?

12. Er overkørslen eller banen ikke farbar for tog, vises stopsignal mod toget på følgende måde:

om dagen ved, at personalet gør front mod toget og bevæger rødt flag fra side til side over hovedet; hvis rødt flag ikke haves ved hånden, rækker personalet begge arme i vejret og bevæger dem skiftevis hen imod og bort fra hinanden,

i mørke og usigtbart vejr ved, at personalet bevæger rødt lys i kreds; hvis rødt lys ikke haves ved hånden, bevæges andet lys i kreds.

Signalet vises, indtil toget er standset. Stopsignalet suppleres om muligt med knaldsignal.

De nærmere regler for tilvejebringelse af knaldsignal findes på signalplakaten.

Hvorledes standses vejfærdslen under normale forhold?

13. Vejfærdslen standses normalt ved at lukke bommene (ledene).

Viser det sig af en eller anden grund umuligt at lukke bommene (ledene), standses vejfærdslen på følgende måde:

om dagen ved, at personalet stiller sig midt på overkørslen, eventuelt midt på den over denne førte vej, med front mod færdslen og strækker begge armene vandret til hver sin side på tværs af den vej, hvor færdslen skal stoppes,

i mørke og usigtbart vejr ved, at personalet stiller sig midt på overkørslen, eventuelt midt på den over denne førte vej, med rødt lyssignal, der bevæges i kreds, vendt mod den retning, hvorfra færdslen kommer, eventuelt skiftevis i de pågældende vejretninger.

Ved mere befærdede overkørsler samt ved overkørsler med afstandsbetjente bomme bør ledbevogtningspersonalet altid straks tilkalde mandskab til assistance.

Hvornår må bomme, der er lukket for tog, igen åbnes?

14. Når bomme (led) er lukket, fordi der ventes tog, må de ikke genåbnes, før toget er passeret eller bragt til standsning foran overkørslen (eventuelt aflyst), eller der af en station er givet meddelelse om, at toget er forsinket, og ledbevogtningspersonalet skønner, at forsinkelsen er tilstrækkelig stor til, at bommene (ledene) kan åbnes, inden det forsinkede togs passage.

Ved overkørsler på stationer med hovedsignaler må bomme (led) endvidere genåbnes, når stationsbestyreren (evt. lederen af kommandoposten) har givet tilladelse til åbningen, uanset at toget ikke er passeret eller bragt til standsning foran overkørslen.

Må personalet lade andre udføre tjenesten?

15. Ledbevogtningspersonalet skal selv udføre ledbevogtningen og må ikke overdrage denne tjeneste til andre personer end sådanne, som er godkendt til udførelse af ledbevogtningstjenesten ved den pågældende ledvogterpost. Det er forbudt at lade uvedkommende opholde sig i vagthyttten.

Hvorledes passes tjenesteur og linieringsanlægs klokkeværk?

16. Ledbevogtningspersonalet skal daglig på det på „Den gule plakat“ angivne tidspunkt henvende sig til den på „Den gule plakat“ angivne station og sikre sig, at tjenesteuret går rigtigt, og at telefonforbindelsen er i orden. Ledbevogtningspersonalet skal sørge for, at tjenesteuret og linieringsanlæggets klokkeværk holdes trukket op, og skal i hvert fald ved tjenestens begyndelse altid trække linieringsanlæggets klokkeværk op.

Ledbevogtningspersonalet bærer alene det fulde ansvar for bevogtningens udførelse i overensstemmelse med de regler, der er fastsat i nærværende instruks og i eventuel for den pågældende overkørsel udstedt lokal instruks. Forsømmelser ved ledbevogtningens udførelse vil kunne medføre tab af menneskeliv, hvorfor det er ubetinget nødvendigt, at reglerne nøje overholdes, uanset om der muligt fra de vejfarendes side fremkommer klager over ventetid ved bommene (ledene).

En forsømmelse af bevogtningen vil blive betragtet som en alvorlig tjenesteforseelse, for hvilken straffen vil kunne blive stillingens fortabelse (afsked uden pension), ligesom en forsømmelse kan føre til, at der rejses offentlig sag mod den pågældende for overtrædelse af straffelovens bestemmelser.

Ledbevogtningspersonalet bør erindre, at de vejfarende stoler på, at vejen er fri, når bommene (ledene) er åbne.

B. Andre vigtige regler for bevogtningens udførelse.

Melding om tilstedeværelse ved overkørslen.

1. Ledbevogtningspersonalet ved overkørsler på fri bane uden gennemgående tjeneste (døgtjeneste) og uden blokbetjening skal på de tidspunkter, der er anført på „Den gule plakat“, melde sig til den station eller ledvogterpost, der står anført på „Den gule plakat“. Hvis det er foreskrevet, at en ledvogterpost skal modtage meldinger fra andre ledvogterposter på samme strækning, skal ledvogterposten samtidig med egen melding videregive disse meldinger til den på „Den gule plakat“ nævnte station.

Noteringskalender.

2. I vagthytterne ved de af banetjenestens personale bevogtede overkørsler skal der forefindes en noteringskalender.

Det er anført på „Den gule plakat“, hvilken station der underretter ledbevogtningspersonalet om særtog m. v. og om driftsuregelmæssigheder. For så vidt angår særtog m. v. anføres der tognummer, togets karakter og passage- eller afgangstiden fra den nabostation, hvorfra toget skal komme. *Disse meldinger og oplysninger indføres i noteringskalenderen straks efter, at de er modtaget.* Ledbevogtningspersonalet gentager meldingerne og kvitterer for disse med navn. Meldingerne overstreges atter, når de ikke mere har gyldighed.

I noteringskalenderen skal ledbevogtningspersonalet endvidere indføre bemærkning om, hvorvidt der er noget at bemærke med hensyn til overkørselens rette betjening (bomuorden, fejl ved bombelysningen m. m.). Ved vagtskifte skal det tiltrædende personale straks se efter, om der er gjort notater i noteringskalenderen. Klokkeslettet for vagtskiftet noteres og underskrives af såvel den fratrædende som den tiltrædende.

Tjenestens afslutning ved direkte vagtskifter, og fortsættelse ved togforsinkelser m. m.

3. Ledbevogtningspersonalet må ved direkte vagtskifter ikke forlade posten, før efterfølgeren ved sin underskrift i noteringskalenderen har overtaget vagten.

Ledbevogtningspersonalet skal fortsætte bevogtningen for eventuelt forsinkede tog eller for anmeldte særtog m. v., selv om dette vil forkorte en hvilepause eller medføre, at tjenestetiden forlænges. Såfremt tog er forsinket eller særtog m. v. er anmeldt, må ledbevogtningspersonalet kun holde hvilepause eller afslutte tjenesten, hvis nærmeste station eventuelt på forespørgsel fra ledbevogtningspersonalet har underrettet dette om, at disse tog ikke vil passere overkørslen i hvilepausen eller i det tidsrum, der normalt ikke er tjenestetid.

Linieringning.

4. På strækninger, hvor linieringning finder sted, afgiver stationerne til orientering for ledbevogtningspersonalet, før toget afgår fra eller passerer en station, klokkesignaler (*Linieringning*). Klokkesignalerne består af 1 gang 5 slag eller 2 gange 5 slag. Det er anført på „Den gule plakat“, for hvilke køreretninger de forskellige klokkesignaler gælder.

Linieringningen skal afgives af stationerne umiddelbart forinden togafgang henholdsvis signalgivning for gennemkørende tog. For arbejdstog og hjælpetog, der ikke går til næste station, gives der ikke linieringning.

Ledbevogtningspersonalet må dog hverken for plantog, særtog m. v. eller ved driftsuregelmæssigheder indrette lukningen efter linieringningen, men skal foretage lukningen i overensstemmelse med nærværende instruks. Den omstændighed, at linieringningen enten udebliver eller afgives for sent, er ikke gyldig undskyldning for, at bommene (ledene) ikke er lukkede ved togets passage. Det samme gælder, hvor blokledninger eller ledninger fra automatiske meldeanlæg er ført ind til ledvogterposter.

Såfremt der opstår fejl ved linieringsanlægget således, at klokkesignalerne ikke kan afgives, vil ledbevogtningspersonalet blive underrettet herom enten telefonisk af stationen eller mundtlig af baneformanden.

Når linieringningen for et tog er udeblevet, skal ledbevogtningspersonalet straks underrette stationen herom og foretage bemærkning i noteringskalenderen. Endvidere skal det passerede anmeldes for den nærmeste foresatte.

Når der på en enkeltsporet bane er ringet for tog i den ene retning, og der derpå ringes for tog i den modsatte retning, forinden det første tog har passeret overkørslen, skal ledbevogtningspersonalet lukke bommene (ledene) og standse det kommende tog og meddele lokomotiv- og togføreren årsagen til standsningen.

Når der på en enkeltsporet bane er ringet for tog i den modsatte retning af den, hvorfra toget kommer, skal ledbevogtningspersonalet ligeledes lukke bommene (ledene) og standse toget og meddele lokomotiv- og togføreren årsagen til standsningen.

Bommes (leds) lukning for dræsiner, troljer og vogne.

5. Når dræsiner, troljer eller vogne nærmer sig en overkørsel, skal ledbevogtningspersonalet, dersom det er til stede, lukke bommene (ledene) og ved tegn angive, om overkørslen kan passeres eller ikke.

Opmærksomheden henledes på, at dræsiner m. v. i visse tilfælde kan følge tæt efter tog, dog ikke i mindre afstand end 200 m.

Oplysninger om toggangen til øvrige personale.

6. Iøvrigt skal ledbevogtningspersonalet uopfordret ved enhver given lejlighed meddele det øvrige personale på linien alle sådanne oplysninger om toggangen, som kan antages at have betydning for fremførelsen af troljer o. lign. eller for arbejdet på linien.

Iagttagelse af slutsignal og frontlanterne.

7. Ledbevogtningspersonalet skal ved hvert togs forbikørsel undersøge, om slutsignal på toget forefindes, og i mørke tillige, om frontlanteren er tændt. Mangler slutsignalet eller er frontlanteren slukket på et tidspunkt, hvor den skulle være tændt, skal nærmeste station og ledvogterposter i togets køreretning straks søges underrettet pr. telefon.

Uniformering.

8. Ekstraledvogtere, ekstraledvogtersker og ekstrafløsere skal bære uniformshue eller armbind under udførelsen af ledbevogtningstjenesten.

Manglende særtogsanmeldelse.

9. Såfremt der passerer særtog m. v., uden at ledbevogtningspersonalet forud er underrettet om disse særtog, skal forholdet indberettes ad tjenstlig vej.

Lokomotivpersonalets indberetning om åbentstående bomme (led).

10. Lokomotivpersonalet er instrueret om at rapportere alle tilfælde af åbentstående bomme (led) under togpassage, selv om der ingen skade er sket.

C. Særlige regler for bevogtningens udførelse ved visse arter af overkørsler.

I. Overkørsler på stationer med hovedsignaler.

„Lukning før signalgivning“.

1. Skal der på en station med hovedsignaler foretages „Lukning før signalgivning“, og foretages lukningen ikke af stationsbestyreren (evt. lederen af kommandoposten) eller under dennes umiddelbare opsyn, bliver tidspunktet for bommenes (ledenes) lukning angivet for ledbevogtningspersonalet ved særlig udveksling af meldinger eller lignende.

Når stationen er ubetjent, således at stationspersonalet ikke kan angive tidspunktet for lukningen, skal der i stedet for „Lukning før signalgivning“ foretages lukning som anført på „Den gule plakat“.

Rangering over overkørsler.

2. Ved rangering over overkørsler skal bommene (ledene) lukkes, hvis ledbevogtningspersonalet er til stede.

Signalgivning mod stationen.

3. Ved overkørsler betjent af banetjenestens personale tilkendegiver personalet, at det er til stede ved bomspillene (på overkørslen, såfremt der findes led) ved at vise hvidt flag eller en rektangulær skive (i mørke og usigtbart vejr hvidt lys) fra et mellem stationen og ledbevogtningspersonalet for hver enkelt overkørsel aftalt sted eller ved særlig signaludveksling (telefon, ringesignal, tableau eller lign.) i overensstemmelse med det på „Den gule plakat“ anførte.

Flaget (skiven, lyset) skal vises, eller meldinger afgives forud for hvert enkelt togs passage.

Flaget (skiven, lyset) skal fjernes, når ledbevogtningspersonalet forlader bomspillene, også når det i tjenestetiden tager ophold i vagthyttten (fjerner sig fra bomspillene, såfremt disse findes i vagthyttten), dog ikke hvis dette sker efter, at bommene (ledene) er lukket. Flaget (skiven, lyset) skal fjernes, så snart det (eller de) tog, for hvilket lukning er foretaget, har passeret

overkørslen, og det må ikke vises i tidsrummet mellem et togs passage og indtil det skal vises for næste tog.

Flaget (skiven, lyset) må under ingen omstændigheder fjernes i tidsrummet mellem bommenes (ledenes) lukning og togets passage. Flaget (skiven, lyset) er ikke tegn på, at bommene (ledene) er lukket, men tilkendegiver kun, at ledbevogtningspersonalet er til stede ved bomspillene. Hvor der foretages „Lukning før signalgivning“, er der endvidere foreskrevet særlig udveksling af meldinger eller lignende, jfr. punkt 1.

II. Overkørsler beliggende ved trinbrætter, der i tjenestekøreplanen er betegnet med TL efter trinbrættets navn.

Der anvendes følgende særregel om signalgivning mod tog:

Så snart ledbevogtningspersonalet kan se toget, skal personalet,

om dagen gøre front mod toget og løfte den arm, der vender mod sporet, lodret i vejret,

i mørke og usigtbart vejr vise brandgult lys mod toget.

Signalet må kun vises for tog, for hvilke der i køreplanen er anført ankomsttid og afgangstid, samt for tog, for hvilke der i stedet for ankomsttid er angivet X, for så vidt der er rejsende til sidstnævnte tog. Signalet vises, indtil toget er standset.

Er der ingen rejsende til et tog, for hvilket der i køreplanen er angivet X i stedet for ankomsttid, eller har toget efter køreplanen ingen standsning, skal ledbevogtningspersonalet, hvis banen er farbar,

om dagen gøre front mod toget og udstrække den ene arm vandret mod sporet,

i mørke og usigtbart vejr bevæge hvidt lys langsomt fra den ene side til den anden.

Signalet vises, indtil lokomotivet har nået overkørslen.

D. Forholdsregler ved uorden i anlæggene.

Eftersyn m. m. af anlæggene.

Ufarbar bane.

1. Såfremt banen er ufarbar, skal nabostationerne snarest underrettes, og ledbevo gtningspersonalet viser stopsignal mod toget. Lokomotiv- og togføreren underrettes om årsagen til standsningen.

Eftersyn af bomanlæg (led).

2. Ledbevo gtningspersonalet skal efterse, om bommene (ledene) er i tjenstdygtig stand. Mindre fejl eller skader ved gitre eller nedslagsstøtterne på dobbeltbomme skal ledbevo gtningspersonalet, hvis det er muligt, straks selv rette. Såfremt der kræves værktøj hertil, skal baneformanden dog snarest tilkaldes, for at fejlen kan blive rettet. Baneformanden skal iøvrigt underrettes om alle forekommende fejl ved bommene (ledene).

Forholdsregler, hvis stedbetjente bomme (led) ikke kan lukkes.

3. Hvis det af en eller anden grund viser sig at være umuligt at lukke bommene (ledene) ved en *stedbetjent* overkørsel, skal ledbevo gtningspersonalet, når dette anser det for nødvendigt, og såfremt det er muligt, tilkalde assistance, således at der på hver side af banen kan posteres en mand, der ved håndsignal kan standse vejfærdslen under togets passage.

Ved overkørsler på stationer underrettes stationen snarest om forholdet.

Lykkes det ikke at tilkalde assistance, skal ledbevo gtningspersonalet, når toget kan ventes, tage ophold på overkørslen og herfra ved håndsignal stoppe færdslen på vejen. Ved overkørsler, hvor udsigten fra vejen til banen er betydeligt dårligere på den ene side af banen end på den anden, skal ledbevo gtningspersonalet under togets passage opholde sig på den side af banen, hvor udsigten fra vejen til banen er dårligst. Skønner ledbevo gtningspersonalet, at vejtrafikken ikke med sikkerhed kan standses, søges toget standset ved at vise stopsignal mod dette, og hvis overkørslen ligger på en station endvidere

ved stationens mellemkomst. Når toget er standset, underrettes lokomotivføreren om årsagen til standsningen. Skønner ledbevo gtningspersonalet, at forholdene kræver det, underrettes ved overkørsler på fri bane nærmeste station med hovedsignaler i begge køre retninger og ved overkørsler på stationer den pågældende station om uregelmæssigheden. Stationerne skal anmodes om, at lokomotivpersonalet på tog bliver gjort bekendt med uregelmæssigheden, og såfremt baneformanden ikke på anden måde kan underrettes, skal stationen anmodes om at gøre dette.

Forholdsregler, hvis afstandsbetjente bomme ikke kan lukkes.

4. Hvis det af en eller anden grund viser sig at være umuligt at lukke bommene ved en *afstandsbetjent* overkørsel, skal der snarest tilkaldes mandskab, som kan standse vejfærdslen under togets passage. Indtil dette kan ske, skal toget altid søges standset foran overkørslen. Dette sker ved at anmode nærmeste station med hovedsignaler i den retning, hvorfra toget skal komme, om at underrette toget om forholdet; men såfremt den afstandsbetjente overkørsel først skal passeres af toget, efter at dette har passeret ledvogterposten, og det ikke lykkes at underrette stationen, inden toget afgår fra eller passerer denne, skal toget dog søges standset ved at vise stopsignal mod dette. Når toget er standset, underrettes lokomotivføreren om årsagen til standsningen.

Bombelysning i uorden.

5. Såfremt bombelysningen ved en stedbetjent overkørsel er i uorden eller midlertidig fjernet, skal bommene (ledene) dækkes mod påkørsel, ved at rødt lys vises mod vejen under lukningen. Når lukningen er foretaget, skal ledbevo gtningspersonalet tage opstilling på selve overkørslen og med tændt håndsignallygte vise rødt lys mod færdslen på vejen. Ved stærkt befærdede overkørsler skal rødt lys vises uafbrudt til begge sider eventuelt med assistance af tilkaldt mandskab. Overkørslen må ikke forlades, før der igen skal lukkes op for den.

Ved afstandsbetjente overkørsler træffes lignende foranstaltninger ved hjælp af tilkaldt mandskab.

Kontrol med og eftersyn af bomlygter.

6. Ledbevogtningspersonalet skal have opmærksomheden henvendt på mulige forstyrrelser i den elektriske installation for belysningen på bommene (ledene). Under snefog skal det særligt iagttages, at der ikke sker tilsnening af lygterne. Da en drejning af de fremspringende skærme, der er anbragt på lygterne, undertiden kan medføre, at det røde lys kan ses fra et kommende tog, skal ledbevogtningspersonalet dagligt og baneformanden hyppigt kontrollere, at skærmene er rigtigt anbragt. Ledbevogtningspersonalet skal endvidere dagligt inden mørkets frembrud overbevise sig om, at alle elektriske lamper i treluslygterne er i tjenstdygtig stand.

Nødbelysning tages i brug.

7. Såfremt det bliver nødvendigt at bryde plomben for de ved nogle overkørsler anbragte nødbelysningsbatterier, skal signalformanden snarest underrettes herom.

Renholdelse af vagthytter.

8. Arbejdet med at renholde vagthytterne påhviler ledbevogtningspersonalet henholdsvis stationspersonalet ved de overkørsler, der passes af stationerne.

Renholdelse af skinner og sporriller.

9. Arbejdet med at holde skinner og sporriller i overkørsler med svellebelægning eller kontraskinner tilbørligt rensede for sten, jord, løv, græs, sne, is o. lign. udføres af

- 1) stationspersonalet på de sted- og nærbetjente overkørsler, der passes af stationen, og på de fjernbetjente overkørsler, der ligger inden for stationsområdet,
- 2) ledbevogtningspersonalet på de af dette personale bevogtede sted- og nærbetjente overkørsler,
- 3) banekolonnen på de fjernbetjente overkørsler uden for stationsområdet.

Renholdelse m. m. af vejbane og bombjælker (led).

10. Arbejdet med alm. renholdelse af vejbanen (kørebane + fortove), med snerydning og grusning i glat fore samt med fornøden renholdelse af bombjælkerne (ledene) udføres af

- 1) stationspersonalet på de sted- og nærbetjente overkørsler, der passes af stationen, og på de fjernbetjente overkørsler, der ligger inden for stationsområdet,
 - 2) ledbevogtningspersonalet på de af dette personale bevogtede sted- og nærbetjente overkørsler, herfra dog undtaget de overkørsler, der passes af ekstraledvogtersker,
 - 3) banekolonnen på de sted- og nærbetjente overkørsler, der passes af ekstraledvogtersker, og på de fjernbetjente overkørsler, der ligger uden for stationsområdet.
- Såfremt ikke andet er foreskrevet, omfatter renholdelse m. m. af vejbanen hele vejarealet mellem bommene (ledene).

E. Instruktionsstof og signalmidler til brug for ledbevogtningspersonalet.

Tryksager og plakater.

1. I alle vagthytter og på stationskontorerne (evt. kommandoposterne) på de stationer, hvor der findes overkørsler på stationen eller på en tilstødende strækning, samt i de signalposter og mellemblokposter, hvorfra overkørsler betjenes, skal der forefindes et eksemplar af nærværende instruks for udførelse af ledbevogtning.

I vagthytter og mellemblokposter ved de overkørsler, der bevogtes af banetjenestens personale, skal der desuden findes følgende tryksager og plakater:

En plakat, der henleder personalets opmærksomhed på den fare for tab af menneskeliv, som forsømmelser ved ledbevogtningens udførelse medfører, samt på, at en forsømmelse kan føre til, at der rejses offentlig sag mod den pågældende for overtrædelse af straffelovens bestemmelser.

De for ledbevogtningspersonalet bestemte køreplaner og togfortegnelser.

En noteringskalender.

En plakat („Den gule plakat“) med de særlige for den pågældende ledvogterpost udstedte lokale bestemmelser.

En plakat med vejledning for brug af elektrisk bombelysning.

En plakat med en fortegnelse over tændingstider for bombelysning.

En plakat med uddrag af signalreglementet (signalplakaten).

En plakat med tjenestetidsfordelingen ved ledvogterposten.

Signalmidler.

2. Vagthytterne skal være udstyret med følgende signalmidler:

Et rødt flag, et antal knaldkapsler og to håndsignallygter, der kan vise hvidt og rødt lys. Ved ledvogterposter beliggende ved et trinbræt skal den ene lygte tillige kunne vise brandgult lys.

Flaget henholdsvis lygterne skal altid holdes parat til øjeblikkelig brug i påkommende tilfælde. Ved eventuelle mangler ved lygterne, der ikke kan afhjælpes omgående, må der snarest skaffes en anden lygte ved henvendelse til baneformanden eller stationen.

Ved ledvogterposter betjent af banetjenestens personale og beliggende på stationer med hovedsignaler skal der desuden findes et hvidt flag eller en rektangulær hvid skive, for så vidt der ikke er foreskrevet anden form for udveksling af meldinger om ledbevogtningspersonalets tilstedeværelse.

Behandling af knaldkapsler.

3. Knaldkapslerne skal opbevares på et let tilgængeligt og tørt sted. De skal behandles med stor forsigtighed og må navnlig ikke udsættes for stød, slag eller stærk opvarmning. Kapslerne skal i tilfælde af ildsvåde hurtigst muligt fjernes fra den pågældende bygning.

F. Bestemmelser vedrørende toggangen.

I. Almindelige regler.

a. Togenes inddeling.

Plantog.

1. Plantog er tog, der er optaget i de af generaldirektoratet udgivne tjenestekøreplaner.

Særtog.

2. Særtog er andre tog, for hvilke der er angivet køreplan, og som ikke er bestemt til at standse på fri bane.

Arbejdstog.

3. Arbejdstog er tog, der på enkeltsporet bane kan standse eller gå tilbage hvor som helst på fri bane og på dobbeltsporet bane kan standse hvor som helst på fri bane, men kun bevæge sig i den for det pågældende spor normale køreretning.

Særlige arbejdstog er tog, der på dobbeltsporet bane også kan befare venstre spor samt kan standse eller gå tilbage hvor som helst på fri bane.

Sneplovtog.

4. Sneplovtog er tog med sneplov forrest. De fremføres som arbejdstog, dog er det altid tilladt for sneplovtog også på dobbeltsporet bane at gå tilbage på fri bane.

Hjælpetog.

5. Hjælpetog kan være enten en hjælpemaskine eller et tog, der medfører hjælpevogn, hjælpekran m. v.

b. Enkeltsporede og flersporede baner.

Togfølge og sporbenyttelse.

Enkeltsporede baner.

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

Dobbeltsporede baner.

2. På dobbeltsporede baner skal togene på fri bane køre på højre spor efter køreretningen. Denne regel kan dog fraviges for særlige arbejdstog og sneplovtog samt for hjælpetog. Endvidere for tog, der ikke kan fortsætte i den planmæssige køreretning,

og som derfor føres tilbage, samt for skydelokomotiver, der kører tilbage fra fri bane. Desuden kan reglen fraviges under sporspærring.

Baner uden linieblok.

3. På baner uden linieblok må der mellem 2 nabotogfølgestationer kun være eet tog, på flersporede baner eet tog på hvert spor (kørsel med stationsafstand). Det er dog om dagen og i klart vejr tilladt arbejdstog og hjælpetog at følge efter plan- og særtog på baner uden linieblok uden iagttagelse af stationsafstanden. Det bageste tog kan i så tilfælde afgå tidligst 5 min. efter det forreste.

Baner med linieblok.

4. På baner med linieblok må der i samme blokafsnit kun være eet tog (kørsel med blokafstand).

c. Togenes passagetider.

Togenes passagetider.

1. Et tog kan under visse forudsætninger passere ledvogterposten 3 min. før det planmæssige eller efter særlig underretning om særtog m. v. ventede tidspunkt. Dette er begrundelsen for, at bomme (led), hvor der foretages „Lukning efter tid“, normalt skal lukkes 4 min. før et togs planmæssige passagetidspunkt, således som det er angivet på togfortegnelsen, eller før det efter særlig underretning ventede passagetidspunkt.

Ikke-personførende tog i tiden kl. 18⁰⁰—6⁰⁰.

2. I tiden fra kl. 18⁰⁰ til kl. 6⁰⁰ kan ikke-personførende tog passere ledvogterposten indtil 30 min. før det planmæssige passagetidspunkt. Ledbevogtningspersonalet vil blive søgt underrettet herom i hvert enkelt tilfælde.

Er ledbevogtningspersonalet ikke blevet underrettet om, at et tog kan ventes indtil 30 min. før planen, skal toget af lokomotivføreren standses foran overkørslerne og derefter føres forsigtigt over disse under afgivelse af lydsignaler. Standsningen kan dog bortfalde, når det ved tegn fra ledbevogtningspersonalet tilkendegives, at bommene (ledene) er lukket, og at banen er farbar.

II. Driftsuregelmæssigheder.

a. Aflysning af tog.

Ledbevogtningspersonalet vil hver morgen på det på „Den gule plakat“ anførte tidspunkt pr. telefon af den på „Den gule plakat“ anførte station blive underrettet om, hvorvidt der inden for det kommende døgn er aflyst tog. Stationerne skal endvidere straks give ledbevogtningspersonalet underretning om senere aflysninger af tog.

b. Aflysning af den regelmæssige drift.

Aflysning af den regelmæssige drift.

1. Når den regelmæssige drift er aflyst, udsendes tog kun efter forudgående anmeldelse. Denne anmeldelse kan ske enten på grundlag af de trykte køreplaner eller ved særlige planer.

Underretning af ledbevogtningspersonalet.

2. Den på „Den gule plakat“ angivne station underretter så hurtigt som muligt ledbevogtningspersonalet, når den regelmæssige drift er aflyst, og når den genoptages.

Ledbevogtningspersonalet vil pr. telefon blive underrettet om toggangen og skal være til stede på posterne eller i disses nærhed i tiden fra kl. 5 og indtil meddelelse om toggangens indstilling er modtaget fra stationen.

Toggangens indstilling.

3. Meddelelse om toggangens indstilling gives daglig pr. telefon af den på „Den gule plakat“ angivne station. Meddelelsen gives, når døgnets sidste tog har passeret strækningen indtil næste station, til hvilken der gives linieringning, men dog først efter kl. 16. Døgnet regnes i denne forbindelse fra kl. 5 til kl. 5.

c. Midlertidig sporspærring.

Ledbevogtningspersonalet vil blive underrettet om midlertidige sporspærringer. Underretningen gives af den på „Den gule plakat“ angivne station.

d. Det ene spor på dobbeltsporet bane ufarbart.

Bliver det ene spor på en dobbeltsporet bane ufarbart, befares strækningen som enkeltsporet. Stationerne underretter

ledbevogtningspersonalet om forholdet pr. telefon. Underretningen gives af den på „Den gule plakat“ angivne station.

e. Telegraf og telefon i uorden.

Telegraf og telefon i uorden.

1. Såfremt den for toggangens ledelse nødvendige forbindelse mellem stationerne hverken kan tilvejebringes ved banens telegraf- og telefonanlæg eller ved benyttelse af den offentlige telefon, vil der ikke blive ført andre tog over banen end plantogene, samt forud anmeldte tog (særtog, arbejdstog, hjælpetog og sneplovtog). På den anden side vil under sådanne forhold alle plantog og forud anmeldte tog så vidt muligt blive ført igennem, selv om det kun kan ske ved at erstatte dem med et lokomotiv, en dræsine eller et bud.

Det ene spor på dobbeltsporet bane ufarbart, samtidig med at telegraf og telefon er i uorden.

2. Hvis det ene spor på dobbeltsporet bane er ufarbart, samtidig med at telegraf og telefon er i uorden, skal det første tog, som afsendes, standse ved den pågældende strækningens ledvogterposter og overrække disse en formular med underretning om forholdet, medmindre en sådan underretning har kunnet gives på anden måde. Såfremt spærringen ophæves, inden telegraf og telefon endnu er i orden, vil et tog standse ved strækningens ledvogterposter og mundtlig underrette disse.

f. Dækning af tog m. m.

Ledbevogtningspersonalet er forpligtet til efter anvisning fra togpersonalet at assistere ved dækning af nedbrudte tog. På dobbeltsporet bane må ledbevogtningspersonalet dog kun anvendes, når bevogtningen af den pågældende overkørsel kan lades ude af betragtning, fordi der ikke kan køres på noget af sporene.

g. Beskadigede vogne, ild i toget, løse vogne m. m.

Beskadigede vogne m. m.

1. Såfremt ledbevogtningspersonalet bemærker, at en vogn i et tog er så beskadiget eller lasten så forskubbet, at den videre

førsel kan befrygtes at medføre fare for toget, skal dette snarest søges standset ved signaler til tog- og lokomotivpersonalet eller, hvis dette ikke viser sig muligt, gennem melding til en efterfølgende ledvogterpost eller den nærmeste station i togets køreretning.

Afsporede hjulsæt, ild i toget.

2. Samme fremgangsmåde skal følges, såfremt ledbevogtningspersonalet opdager, at et eller flere hjulsæt er afsporede, eller at der er ild i en vogn i toget.

Løse vogne.

3. Såfremt der opdages løse vogne på banen, skal ledbevogtningspersonalet efter bedste evne søge at standse vognene og hurtigst muligt underrette nærmeste station om det forefaldne og derefter søge evt. tog på banestykket standset.

Kantede hjulbandager m. m.

4. Såfremt ledbevogtningspersonalet bemærker, at en vogn i toget har kantede hjulbandager eller hjulsæt, der ikke er frigjort af trykluftbremsen, skal dette straks telefonisk meddeles den nærmeste station i togets køreretning.

G. Politibestemmelser og andre, særlige bestemmelser.

I. Publikums benyttelse af overkørsler.

Publikums benyttelse af overkørsler.

1. Ifølge statsbaneloven er det forbudt de vejfarende at åbne eller overskride bommene (ledene), når disse er lukket. Overkørsler må heller ikke benyttes, når lukning af bommene (ledene) er påbegyndt. De vejfarende skal endvidere udvise særlig forsigtighed, når dyr trækkes eller drives over banen, og når plove, harver, træstammer, tungt læssede vogne og andre tunge genstande føres over banen. Det er således ikke tilladt at lade dyr eller køretøjer holde stille på overkørslen. Ledbevogtningspersonalet skal medvirke til, at disse bestemmelser overholdes, og skal, såfremt de overtrædes, såvidt muligt sikre sig vedkommendes navn og adresse — hvis det drejer sig om et motorkøretøj, kendingsbogstav og nummer på det pågældende køretøj — hvorefter det forefaldne snarest muligt indberettes til baneformanden eller en af nabostationerne.

Særligt langsomt kørende transporter, såsom tromletog, entreprenørmateriel, gravemaskiner, store maskintransporter o. lign. må ikke passere overkørsler, forinden der ved henvendelse til ledbevogtningspersonalet eller nærmeste station er truffet aftale om tidspunktet for passagen. Forinden ledbevogtningspersonalet giver tilladelse til en sådan langsomtkørende transports passage, skal det ved henvendelse til en af nabostationerne sikre sig, at passagen kan finde sted, samt umiddelbart, før transporten passerer, underrette stationen herom. Den samme station underrettes, når transporten er passeret.

Påkørsel af bomme (led).

2. Ved eventuelle påkørsler af bomme (led) skal ledbevogtningspersonalet såvidt muligt sikre sig skadevolderens navn og adresse samt, hvis det drejer sig om et motorkøretøj, kendingsbogstav og nummer på det pågældende køretøj, og snarest meddele dette til baneformanden og en af nabostationerne.

II. Færdsel på banens grund.

Statsbaneområdet.

1. I henhold til statsbaneloven må ingen uden hjemmel færdes eller lade dyr færdes på Statsbanernes område (banelinien med tilhørende skråninger, banketter, grøfter, broer og andre anlæg) uden for de over banen førende overkorsler og overgange.

Færdsel på statsbaneområdet.

2. Hjemmel til at færdes på banen uden adgangskort har visse højere statsbanetjenestemænd samt tilsynsførende tjenestemænd på den pågældende strækning, andre statsbanetjenestemænd i uniform eller — i det mindste — med uniformshue, ekstrapersonale, der har arbejde at udføre på banen, og som er kendt af ledbevogtningspersonalet, uniformerede tjenestemænd under Statsskovvæsenet og Toldvæsenet, liniepersonalet ved Post- og Telegrafvæsenet, højere militære embedsmænd samt Politiet.

Ved et af Statsbanerne udstedt adgangskort kan der gives andre tilladelse til at færdes på banens grund. Kortet skal på forlangende forevises.

Ledbevogtningspersonalet skal efter bedste evne medvirke til, at ovennævnte forbud respekteres. Personalet skal således bortvise enhver person, der uden hjemmel færdes på banens grund, og eventuelt sikre sig vedkommendes navn og adresse, samt indberette det forefaldne til baneformanden.

Det pålægges alle ansatte at holde deres børn borte fra sporområdet.

III. Forbrydelser mod banens sikkerhed.

Sten og sveller m. v. på skinnerne.

1. Når der på skinnerne findes henlagt sten, sveller eller andre genstande, eller når banernes anlæg, materiel, telegraf, telefon eller andet af deres tilbehør findes beskadiget under sådanne omstændigheder, at det kan formodes, at beskadigelsen er foretaget for at udsætte driften for fare, eller når der iøvrigt opdages handlinger, der må antages at være udført i en sådan

hensigt, skal ledbevogtningspersonalet efter først at have forsøgt at fjerne faren for togenes fremførelse uopholdeligt afgive melding til baneformanden eller stationen.

I tilfælde, hvor normalt farefri tilstand ikke øjeblikkelig kan oprettes efter opdagelsen af forbrydelsen, skal nabostationerne straks underrettes herom. Såfremt tog kan ventes at være afsendt fra nabostationerne, inden underretning gives, skal ledbevogtningspersonalet dog først søge at standse sådanne tog.

Tyveri af jernbanens tilbehør m. m.

2. Når der haves mistanke om, at tyveri eller andre forbrydelser er begået med hensyn til jernbanens tilbehør, ejendele eller betroet gods eller i dens bygninger, skal der uopholdeligt gives melding herom til nabostationen eller baneformanden.

IV. Ulykker og uheld.

Anmeldelse af ulykker og uheld.

1. Ethvert uheld på banelinien, hvorved personer kommer til skade, eller trafikken i væsentlig grad forulempes — hvortil også skal henregnes uheld, der foranlediger togforsinkelser, skade på driftsmateriellet, sporet eller banelegemet eller anden ulempe, — skal, ligesom ethvert forhold, der kan medføre sådanne uheld, hurtigst muligt anmeldes til den nærmeste station af den, som først opdager det eller bliver gjort opmærksom derpå. Ledbevogtningspersonalet skal foruden at afgive melding til stationen tillige underrette baneformanden om forholdet.

Anvendelse af vandspande.

2. Til transport af vand til sårede ved mulige ulykker er der i samtlige vogterhuse, som ikke er beliggende på stationer eller i byer, anbragt vandspande med låg. Vandspandene skal anbringes i vogterhusenes forstuer, eventuelt i vagthyttten. Det er strengt forbudt husets beboere at bruge vandspanden i privat øjemed.

H. Stationernes samarbejde med ledbevogtningspersonalet.

Betydningen af bevogtningens udførelse.

1. For at ledbevogtningspersonalet under alle forhold kan udføre bevogtningen på en sådan måde, at der opnås størst mulig sikkerhed for såvel vejfærdslen som for trafikken på banen, er det nødvendigt, at der samarbejdes mellem stationerne og ledbevogtningspersonalet.

Meldinger fra ledbevogtningspersonalet ved ledbevogtningstjenestens begyndelse.

2. På stationer, hvor der findes ledvogterposter, eller som begrænser en strækning med ledvogterposter, skal der forefindes en fortegnelse med tjenestetiden for disse poster.

Det er pålagt ledbevogtningspersonalet ved overkørsler på fri bane uden blokbetjening ved tjenestens begyndelse om morgenen og ved hvert vagtskifte, hvor der ikke finder direkte vagtafløsning sted, pr. telefon at underrette den nærmeste betjente station med hovedsignaler, hvorfra først passerende tog planmæssigt skal komme, om, at ledbevogtningspersonalet er til stede ved overkørslen. Underretningen skal gives senest 15 min., før toget skal afgå fra eller passere stationen. Findes der på en af de til en station stødende strækninger mere end 1 ledvogterpost, kan det foreskrives, at een bestemt ledvogterpost skal give denne underretning på samtlige ledvogterposters vegne. Det fremgår af fortegnelsen over tjenestetider for ledvogterposter på de tilstødende strækninger, hvilke ledvogterposter der på denne måde skal melde sig til stationen. Distriktet kan for visse overkørsler foreskrive, at ledbevogtningspersonalet skal melde sig for alle tog.

Udebliver denne melding eller afgiver den ledvogterpost, som skal være meldepost for flere ledvogterposter, melding om, at een eller flere af posterne ikke har meldt sig, skal stationen søge pr. telefon at komme i forbindelse med den eller de ledvogterposter, som ikke har meldt sig. Lykkes dette ikke, skal stationen underrette den på den anden side af overkørslerne

beliggende station med hovedsignaler. Disse 2 stationer skal skriftligt underrette tog- og lokomotivførerne for de tog, der skal passere den eller de overkørsler, der er ubetjent, om, at der formentlig ikke er ledbevogtningspersonale til stede ved den eller de pågældende overkørsler på strækningen. Stationen skal endvidere underrette baneformanden om forholdet, således at denne kan foranledige, at der udsendes mandskab til bevogtning af overkørslerne.

Bomme (led) kan ikke lukkes.

3. Opstår der fejl ved bommene (ledene) ved en overkørsel således, at disse ikke kan lukkes, vil stationerne eventuelt blive underrettet herom af ledbevogtningspersonalet med anmodning om at underrette togene og eventuelt baneformanden. Underretning til togene gives skriftligt til tog- og lokomotivførerne for de tog, der skal passere overkørslen, inden det udsendte mandskab er kommet til stede.

Langsomt kørende transporters passage af overkørsler.

4. Særligt langsomt kørende transport, såsom tromletog, entreprenørmateriel, gravemaskiner, store maskintransporter o. lign. må i henhold til § 63, stk. 4 i statsbaneloven ikke passere overkørsler, forinden der ved henvendelse til ledbevogtningspersonalet eller nærmeste station er truffet aftale om tidspunktet for passagen. Såfremt en station har truffet direkte aftale om en sådan passage, skal ledbevogtningspersonalet ved den pågældende overkørsel, såfremt det er til tjeneste, underrettes herom.

Såfremt stationen har givet tilladelse til, at en langsomt kørende transport passerer en overkørsel, eller ledbevogtningspersonalet har meddelt, at det har givet en sådan tilladelse, skal stationen sørge for, at den nærmeste togfølgestation på hver side af overkørslen bliver underrettet, og disse må ikke indlade tog på banestykket, før transporten har passeret overkørslen.

Der opsættes „Pas på“-skilt efter reglerne i SR § 46.

5. Iøvrigt henvises til de i SR og ordreserie K omhandlede bestemmelser vedrørende stationernes forhold til og pligter over for ledbevogtningspersonalet.

I. Retningslinier for banesektioner og stationer til brug ved fastsættelse af lokale bestemmelser.

Fastsættelse af lukkemåder.

1. Ved overkørsler beliggende på fri bane -- ekskl. overkørsler bevogtet fra mellemblokposter -- skal der foreskrives „Lukning på sigt“, når selv det hurtigste tog kan ses i en sådan afstand, at der er tilstrækkelig tid til, at lukning kan foretages og tegn mod tog vises så betids, at lokomotivføreren ikke foruroliges på grund af manglende tegn.

I alle andre tilfælde skal der foreskrives „Lukning efter tid“, hvilket normalt vil sige 4 minutter før et togs planmæssige eller efter særlig underretning til ledbevogtningspersonalet ventede passage. I visse tilfælde kan Distriktet dog nedsætte tidsrummet, f. eks. for visse personførende tog i tilfælde, hvor overkørslen er beliggende lige uden for en station, på hvilken disse tog standser. Der regnes herved med, at disse tog, der ikke må afsendes før planmæssig tid, ikke kan indvinde tid, inden overkørslen nås.

På stationer kan der ligesom på fri bane foreskrives „Lukning på sigt“ eller „Lukning efter tid“. På stationer med hovedsignaler kan der i stedet for „Lukning på sigt“ eller „Lukning efter tid“ foreskrives „Lukning før signalgivning“. Hvis stationsbestyreren evt. lederen af kommandoposten i så fald ikke fra perronen kan se, om bommene (ledene) er lukket, kan det foreskrives, at stationsbestyreren henholdsvis lederen af kommandoposten skal indhente melding om lukningen fra ledbevogtningspersonalet, inden signal for tog gives. Der kan eventuelt foreskrives forskellig lukkemåde for gennemkørende og standsende tog, for så vidt angår den køreretning, hvor togene passerer perronen før overkørslen, idet der, såfremt det ikke anses for nødvendigt at foretage „Lukning før signalgivning“ for de standsende tog, kan foreskrives „Lukning på sigt“ eller „Lukning efter tid“ for disse.

Ved overkørsler bevogtet fra mellemblokposter skal der for den eller de køreretninger, hvor bloksignalet står foran overkørslen, foreskrives „Lukning før signalgivning“. Hvis bloksignalet står efter overkørslen i køreretningen, skal der alt efter forholdene foreskrives „Lukning på sigt“ eller „Lukning efter tid“. Såfremt der herefter foreskrives „Lukning før signalgivning“, skal det på „Den gule plakat“ være angivet, om der skal foretages „Lukning på sigt“ eller „Lukning efter tid“ for tog, for hvilke bloksignalet ikke benyttes.

For alle arter af overkørsler gælder, at der eventuelt kan foreskrives forskellig lukkemåde for de forskellige køreretninger.

Togfortegnelse.

2. Som nævnt i afsnit A, punkt 6, skal der for hver ledvogterpost, der betjenes af banetjenestens personale, udarbejdes en togfortegnelse. Den udarbejdes ved banesektionernes foranstaltning, og den skal omfatte alle plantog med angivelse af tiderne for togenes planmæssige afgang fra eller passage af den nabostation, hvorfra toget skal komme, samt med tiderne for passage af ledvogterposten. Endvidere skal køretiderne for disse tog fra nabostationerne til ledvogterposten angives.

Der skal endvidere til brug ved beregning af særtogs passage af ledvogterposten ved banesektionernes foranstaltning udregnes køretider fra nabostationerne til ledvogterposten for tog af følgende karakterer: Lyntog, Eksprestog og gennemkørende person- og motortog, Standsende person- og motortog, Gennemkørende godstog og Standsende godstog. Disse køretider angives på „Den gule plakat“.

Tiderne for plantogenes passage af ledvogterposterne og køretiderne fra nabostationerne til ledvogterposterne udregnes efter særlig instruks, som tilsendes banesektionerne.

Meldinger ved tjenestens begyndelse.

3. Som anført i afsnit B, punkt 1, skal ledbevogtningspersonalet ved overkørsler beliggende på fri bane uden blokbetjening på visse tider melde sig til en station med hovedsignaler. Disse tidspunkter er normalt ved tjenestens begyndelse om morgenen og ved hvert vagtskifte, hvor der ikke finder direkte vagtafløs-

ning sted. Banesektionerne fastsætter efter aftale med stationerne tidspunkterne og anfører disse på „Den gule plakat“.

Findes der mellem 2 stationer mere end 1 ledvogterpost, kan det foreskrives, at underretningen skal gives gennem en forud bestemt ledvogterpost. De øvrige poster mellem de 2 stationer skal da melde sig til denne ledvogterpost, der underretter den pågældende station om, at alle ledvogterposter har meldt sig, eller såfremt dette ikke er tilfældet, hvilke poster der har meldt sig, og hvilke der ikke har meldt sig. Underretningen skal gives stationen senest 15 min., før toget skal afgå fra eller passere stationen, og banesektionerne skal tilrettelægge tjenestefordelingen herefter.

Distriktet kan for visse overkørsler foreskrive, at ledbevogtningspersonalet skal melde sig forud for hvert enkelt tog. Meldingerne skal i så fald gives direkte til stationerne og ikke gennem andre ledvogterposter.

Særlig signalgivning fra ledvogterposter til stationer.

4. Ved de stedbetjente overkørsler, hvor ledbevogtningspersonalets plads kan ses fra perronen, skal ledbevogtningspersonalet tilkendegive, at det er til stede ved bomspillene, ved imod perronen normalt at vise et hvidt flag eller en rektangulær hvid skive (i mørke og usigtbart vejr hvidt lys) fra et mellem stationen og ledbevogtningspersonalet for hver enkelt overkørsel aftalt sted. Hvor Distriktet skønner, at dette ikke er hensigtsmæssigt, kan der i stedet foreskrives særlig signaludveksling ved telefon, ringesignal, tableau eller lign. til angivelse af, at ledbevogtningspersonalet er på sin plads.

For sådanne fjernere beliggende overkørsler, som ikke kan ses fra perronen, skal ledbevogtningspersonalets tilkendegivelse af, at det er til stede ved bomspillene, ske ved særlig signaludveksling (telefon, ringesignal, tableau eller lign.).

Tidspunkt for underretning af ledbevogtningspersonalet om særtog m. v.

5. Der skal mellem stationerne og banesektionerne træffes aftale om tidspunktet for den daglige melding om særtog m. v. og aflyste tog. Tidspunktet fastsættes normalt til kl. 7, men

såfremt ledbevogtningspersonalet ikke har tjeneste, eller stationen er ubetjent kl. 7, aftales et tidspunkt mellem kl. 6 og kl. 8.

Hvis oplysning om tiden ikke kan gives samtidig med melding om særtog m. v., aftales mellem stationen og overbanemesteren et tidspunkt for ledbevogtningspersonalets daglige telefoniske henvendelse herom.

Udarbejdelse af „Den gule plakat“ henholdsvis lokal instruks.

6. Alle tidspunkter og særlige lokale bestemmelser, som i henhold til foranstående og iøvrigt i henhold til instruksen skal findes på „Den gule plakat“, fastsættes og angives på „Den gule plakat“ ved banesektionernes foranstaltning, for så vidt angår overkørsler bevogtet af banetjenestens personale. Såfremt der fra samme ledvogterpost bevogtes flere overkørsler, og der er forskel på bestemmelserne for disse overkørsler, udarbejdes der en plakat for hver overkørsel. For så vidt angår overkørsler bevogtet af stationspersonale, fastsættes tilsvarende i en af stationerne udarbejdet lokal instruks.

... the ... of ...
... the ... of ...
... the ... of ...

... the ... of ...
... the ... of ...
... the ... of ...

... the ... of ...
... the ... of ...
... the ... of ...

... the ... of ...
... the ... of ...
... the ... of ...

... the ... of ...
... the ... of ...
... the ... of ...



Som omtalt i instruksens afsnit I, pkt. 2 skal der ved banesektionernes foranstaltning udregnes køretider fra nabostationerne til ledvogterposten for tog af følgende karakterer: Lyntog, Eksprestog og gennemkørende person- og motortog, Standsende person- og motortog, Gennemkørende godstog og Standsende godstog. Disse køretider angives på „Den gule plakat“. Køretiderne for tog af en bestemt karakter angives kun, såfremt der forekommer plantog af denne karakter på den pågældende banestrækning, og der benyttes som køretid den mindste af de køretider, der fremgår af togfortegnelsen for tog af vedkommende karakter.

DANSKE STATSBANER

Generaldirektoratet

REGLER

for

udarbejdelse af togfortegnelse m. m.
til ledbevogtningspersonalet

KØBENHAVN

1955

DANSKE STATSBANER

Bestemmelser

REGLER

—

og betjenes af togførerne

til ledvogterposten

KØBENHAVN

CHRISTTRES BOGTRYKKERI . KØBENHAVN

I henhold til „Instruks for udførelse af ledbevogtning“ skal der ved banesektionernes foranstaltning udarbejdes en såvidt muligt maskinskrevet togfortegnelse for hver ledvogterpost, der betjenes af banetjenestens personale. Denne togfortegnelse skal som nævnt i instruksens afsnit I, pkt. 2, omfatte alle plantog med angivelse af tiderne for togenes planmæssige afgang fra eller passage af den nabostation, hvorfra toget skal komme, samt tiderne for passage af ledvogterposten. Endvidere skal køretiderne for disse tog fra nabostationerne til ledvogterposten angives.

For så vidt angår en ledvogterpost beliggende på en station benyttes som passagetider af ledvogterposten de i tjenestekøreplanen anførte passagetider af stationen samt ankomst- eller afgangstiderne, alt efter om ledvogterposten vil blive passeret af toget før eller efter togets standning på stationen.

For så vidt angår en ledvogterpost beliggende ved et trinbræt — herunder mellemblokposter, der betjener en overkørsel, og som er beliggende ved et trinbræt — benyttes som passagetider af ledvogterposten de i tjenestekøreplanerne anførte passagetider af trinbrættet.

For så vidt angår alle øvrige ledvogterposter, der er beliggende på fri bane, og som betjenes af banetjenestens personale, udregnes tiderne for plantogenes passage af ledvogterposten på grundlag af tjenestekøreplanerne på følgende måde:

For *gennemkørende* tog bestemmes passagetiden ved retlinet interpolation mellem tidspunkterne for passage af nabostationerne. Den således udregnede passagetid korrigeres for forekommende fald på strækningen fra den foranliggende station til ledvogterposten og for stigninger på strækningen fra ledvogterposten til den efterfølgende station ved følgende fradrag i minutter:

	Lyntog	Motortog	Personførende damptog ^{*)}	Godstog
<i>Fald for ledvogterpost i ‰</i>				
0—2	0	0	0	0
2,1—5	0	0,2	0,3	0,5
5,1—10	0	0,4	0,6	1,0
<i>Stigning efter ledvogterpost i ‰</i>				
0—2	0	0	0	0
2,1—5	0	0,3	0,4	1,0
5,1—10	0,5	0,6	0,8	2,0

*) herunder eksprestog og tog fremført af diesellokomotiver.

Passagetiden afrundes herefter nedad til nærmeste hele minut.

Ved fald for ledvogterpost forstås det størst forekommende fald mellem den foranliggende station og ledvogterposten uanset længden af faldstrækningen. Ved stigning efter ledvogterpost forstås den størst forekommende stigning mellem ledvogterposten og den efterfølgende station uanset længden af strækningen med stigning.

For *standsende* tog skelnes der ved udregningen mellem *lyntog*, *motortog*, *personførende damptog* (herunder eksprestog og tog fremført af diesellokomotiver) og *godstog*.

Der regnes med, at der til igangsætningen og standsningen medgår de i nedenstående skema anførte antal minutter, og at toget i disse tider tilbage lægger 1 km under igangsætningen og 0,5 km under standsningen.

Passagetiden for ledvogterposter beliggende på den mellemliggende strækning bestemmes ved retlinet interpolation og afrunding nedad til nærmeste hele minut, idet der tages hensyn til køretidernes afhængighed af forekommende stigninger og fald ved fastsættelsen af igangsætnings- og standsningstiderne. Af simplificeringshensyn regnes igangsætnings- og standsningstiden kun afhængig af det størst forekommende fald mellem den foranliggende station og ledvogterposten og standsningstiden af den største stigning mellem ledvogterposten og den efterfølgende station, selv om igangsætningen henholdsvis standsningen ikke netop sker på disse dele af strækningen.

Max. fald resp. stigning i ‰	Lyntog		Motortog		Personførende damptog ^{*)}		Godstog	
	igangs.	stands.	igangs.	stands.	igangs.	stands.	igangs.	stands.
0—2	1,8	1,2	2,0	1,3	2,0	1,8	2,5	2,3
2,1—5	1,6	1,3	1,8	1,5	1,8	2,0	2,3	2,7
5,1—10	1,4	1,4	1,6	1,7	1,6	2,2	2,1	3,5

*) herunder eksprestog og tog fremført af diesellokomotiver.

Er toget gennemkørende på den ene af stationerne og standsende på den anden, findes passagetiden ved retlinet interpolation mellem passagetiden på den station, hvor der er gennemkørsel, og afgangshenholdsvis ankomsttiden på den anden station efter tillæg af igangsætnings- og standsningstiden henholdsvis fradrag af standsningstiden, idet strækningens længde samtidig afkortes med henholdsvis 1 eller 0,5 km.

Stigninger eller fald på strækningen mellem ledvogterposten og den station, hvor toget er gennemkørende, korrigeres der for efter de for gennemkørende tog gældende regler, hvorefter passagetiden afrundes nedad til nærmeste hele minut.

Er der i stedet for ankomsttid i tjenestekøreplanen anført X, S eller V ud for en station, regnes toget som gennemkørende på denne station.

Er ledvogterposten beliggende mellem en station og et trinbræt eller mellem en station og et sidespor eller mellem en station og et billetsalgssted, udregnes passagetiden af ledvogterposten ved interpolation mellem de for stationen og trinbrættet, sidesporet henholdsvis billetsalgsstedet angivne afgang-, ankomst- eller passagetider efter evt. tillæg eller fradrag på den foran omtalte måde. Et tog, som ikke iflg. tjenestekøreplanen har fast standsning ved et trinbræt, et sidespor henholdsvis et billetsalgssted, regnes som gennemkørende.

Er ledvogterposten beliggende inden for en afstand af 1 km fra en foranliggende station, findes passagetiden for de fra denne station kommende tog, der har standset på stationen, ved retlinet interpolation af den i skemaet anførte igangsætnings- og standsningstid over den km, igangsætningsperioden regnes at strække sig over.

Er ledvogterposten beliggende mindre end 0,5 km fra en efterfølgende station, regnes passagetiden for de til denne station kommende tog, som skal standse på stationen, at være togets ankomsttid til stationen minus den i skemaet angivne standsningstid.

Såfremt der på strækningen forekommer stigninger eller fald på mere end 10 %, eller der på strækningen eller stationerne forekommer væsentlige hastighedsnedsættelser, bestemmes passagetiden ved måling af køretiden fra stationerne til ledvogterposten.

Såfremt der fra samme ledvogterpost bevogtes flere overkørsler, skal der ved udregning af afstandene til nabostationerne (evt. trinbræt, sidespor eller billetsalgssted) benyttes den af overkørslerne, som tog før den pågældende køreretning først vil passere.

De efter foranstående regler bestemte passagetider sammenlignes med de erfaringsmæssige tider. Såfremt de to tider afviger fra hinanden, foretages efter nærmere undersøgelse og bedste skøn en tilpasning.

Som et eksempel kan tages 2 stationer A og B med en afstand på 6,79 km, imellem hvilke der ligger en ledvogterpost i en afstand på 2,62 km fra A, og 4,17 km fra B. Største fald på strækningen mellem A og ledvogterposten er på 4,2 %, og største stigning på strækningen mellem ledvogterposten og B er på 8,9 %. Der er ikke foreskrevet nedsat kørehastighed på nogen af stationerne.

Et *personførende damp* tog, som standser på begge stationer, afgår fra A kl. 6²⁷ og ankommer til B kl. 6³⁵.

Igangsætnings- og standsningstiderne findes i skemaet at være 1,8 og 2,2 min. De tider, der interpoleres imellem, bliver da 6^{28.8} og 6^{32.8}, og afstandene, der benyttes ved interpolationen, $2.62 \div 1.00 = 1.62$ km og $4.17 \div 0.50 = 3.67$ km.

Passagetiden af ledvogterposten bliver herefter

$$6^{28.8} + 4.0 \cdot \frac{1.62}{5.29} = 6^{28.8} + 1.2 = 6^{30}$$

Erfaringen viser ligeledes som passagetid 6³⁰, og dette tidspunkt anføres derfor i togfortegnelsen tilligemed køretiden fra station A, der bliver 3 minutter.

Et *motor* tog, som standser på begge stationer, afgår fra B kl. 18⁵⁷ og ankommer til A kl. 19⁰⁴.

De tider, der interpoleres imellem, bliver her 18^{58.6} og 19^{02.5}, og afstandene, der benyttes ved interpolationen, $4.17 \div 1.00 = 3.17$ km og $2.62 \div 0.50 = 2.12$ km.

Passagetiden af ledvogterposten udregnes til

$$18^{58.6} + 3.9 \cdot \frac{3.17}{5.29} = 18^{58.6} + 2.3 = 19^{00.9}$$

Erfaringen viser som passagetid 19⁰¹. Der anføres i togfortegnelsen 19⁰¹ som passagetid, og 4 minutter som køretid fra B.

Som et andet eksempel tages 2 stationer C og D, imellem hvilke der findes en ledvogterpost i en afstand på 3,0 km fra C og 4,0 km fra D.

Største fald på strækningen mellem C og ledvogterposten er på 7,3 %, og største stigning på strækningen mellem ledvogterposten og D er på 3,6 %. Der er ikke foreskrevet nedsat kørehastighed på nogen af stationerne.

Et *eksprest* tog, som standser i D, afgår fra denne station kl. 21³⁸ og passerer C kl. 21⁴⁵.

Igangsætnings- og standsningstiderne findes i skemaet at være 1,8 min. og korrektionen for stigninger mellem ledvogterposten og C 0,8 min. De tider, der interpoleres imellem, bliver 21^{39.8} og 21⁴⁵, og afstandene, der benyttes ved interpolationen, $4.0 \div 1.0 = 3.0$ km og 3,0 km.

Passagetiden af ledvogterposten udregnes til

$$21^{39.8} + 5.2 \cdot \frac{3.0}{6.0} \div 0.8 = 21^{39.8} + 2.6 \div 0.8 = 21^{41.6}$$

Erfaringen viser som passagetid 21⁴¹. Der anføres i togfortegnelsen 21⁴¹ som passagetid og 3 minutter som køretid fra D.

Et *godst* tog, som er gennemkørende på begge stationer, afgår fra C kl. 8⁴⁷ og ankommer til D kl. 9⁰⁰.

Korrektionerne for faldet mellem C og ledvogterposten ses at være 1,0 min. og for stigningen mellem ledvogterposten og D 1,0 min. De tider, der interpoleres imellem, er 8⁴⁷ og 9⁰⁰, og afstandene, der benyttes ved interpolationen, 3,0 km og 4,0 km.

Passagetiden udregnes til

$$8^{47} + 13 \cdot \frac{3.0}{7.0} \div 1.0 \div 1.0 = 8^{47} + 5.5 \div 1.0 \div 1.0 = 8^{50.5}$$

Erfaringen viser som passagetid 8⁵². Der anføres i togfortegnelsen 8⁵² som passagetid og 5 minutter som køretid fra C.