

Hjørring-Aabybro Banen.

Hjørring-Hørby Banen.

Vodskov-Østervraa Banen.

Sikkerhedstjenesten.

Togenes Gang.

1913.

HJØRRING BØMTRYKKERI, HJØRNET AF ØSTERGADE OG BRINCK SEIDELINGGADE.

Hjørring-Aabybro Banen.

Hjørring-Hørby Banen.

Vodskov-Østervraa Banen.

Sikkerhedstjenesten.

Togenes Gang.

Approberet ved Skrivelse af 25. Juni 1913 og 9. Januar 1924
fra Ministeriet for offentlige Arbejder.

1913.

HJØRRING BOSTRYKKERI, HØRNET AF VESTERGADE OG BRINCK SEIDELINGGADE.

Indholdsfortegnelse.

	Side
Togenes Inddeling	4
A. Plantog.	
Føring	4
Fastsættelse af eller Forlægning af forud bestemte Krydsninger....	5
B. Særtog.	
Anordning	8
Anmeldelse	8
Signalering	9
Almindelige Sikkerhedsforanstaltninger	9
Krydsning	10
C. Arbejdstog.	
Anordning og Anmeldelse	10
Signalering	11
Føring	11
Krydsning	11
Materialvogne	12
D. Almindelige Regler.	
Tog paa samme Banestykke	13
Indstilling af Tog	13
Forhold, naar Telefonen er i Uorden	13
Togpersonalet	14
Ud- og Gennemkørsel paa Stationer	15
Bremsernes Betjening	15
Togenes Hastighed	16
Ankomst til Stationer	16
Standning paa den fri Bane	17
Utjenstdygtige Tog, Hjælp	17
Ufarbare Banestrækninger	19
Beskadigede Vogne, efterladte Vogne	20
Ild i Toget	20
Sprængning af Tog	21
Løse Vogne	21
Stationernes Forhold til Togene	21
Afmelding af Tog	22
Stationstjenesten	23

Fastsættelse af eller Forlægning af forud bestemte Krydsninger.

De Stationer, paa hvilke Plantog, der gaar i modsat Retning, skal mødes, angives i Køreplanen. De Stationer, paa hvilke Plantog skal krydse Særtog, fastsættes saa vidt muligt ved Anmeldelsen af disse Tog. Føreren af Arbejdstog fastsætter de Stationer, paa hvilke Arbejdstoget vil undvige Plantog eller andre Tog (se § 12).

Forlægning af forud bestemte Krydsninger mellem Tog fastsættes af Driftsbestyreren eller af den, han dertil bemyndiger. For saa vidt Krydsning ikke er bestemt ved Togets Anmeldelse eller bestemmes af Driftsbestyreren, fastsættes den af Føreren for det forsinkede Tog eller af Føreren for Særtog.

Er to Plantog, der skal krydse hinanden, begge forsinkede eller befinder der sig paa Banen to Særtog, der skal krydse hinanden, eller et Plantog, der skal krydse et Særtog, maa Driftsbestyreren, for saa vidt han ikke selv kan bestemme Krydsningen, give Føreren af det ene Tog Ordre til at fastsætte Krydsningen med det andet Tog.

Naar en Krydsning skal fastsættes, maa der forhøres paa den paatænkte Station om Krydsning der lader sig iværksætte. Fastsættes Krydsningen af Togføreren, maa denne desuden først konferere med Lokomotivføreren.

Telefondepecherne skal afgives til den paagældende valgte Krydsningsstation, til begge Nabostationer og til det andet Tog.

Er Krydsningen en Forlægning af en forud bestemt Krydsning, skal Telefondepecherne afgives til den nye Krydsningsstation, den gamle Krydsningsstation, de mellem disse liggende Stationer samt til det andet Tog.



A B C o. s. v. er Stationer. Et Særtog X i A skal krydse et Tog Y (der befinder sig i G) paa D Station og

§ 1.

Togenes Inddeling.

Togene, derunder indbefattet enkelte Maskiner, deles, hvad deres Føring angaar, i 3 Klasser:

- Plantog,
- Særtog,
- Arbejdstog.

Under Plantog indbefattes alle de Tog, som er opført paa den offentliggjorte Køreplan.

Særtog kaldes alle de Tog, som uden at være opført paa den offentliggjorte Køreplan befarer Banen regulært, det vil sige uden at standse eller gaa tilbage paa den frie Bane.

Ved Arbejdstog forstaas Tog, som skal udføre Arbejder paa Banen eller af andre Grunde tør løbe irregulært, det vil sige: har Tilladelse til at standse og til at gaa frem og tilbage paa den frie Bane inden for forud bestemte Grænser.

Til Arbejdstog henregnes ogsaa saadanne Tog eller enkelte Maskiner, der bliver tilkaldt for at yde Hjælp til forulykkede Tog.

A. Plantog.

§ 2.

Føring.

Plantog fremføres i Overensstemmelse med Køreplanen og under Igttagelse af de under D givne almindelige Regler.

Køreplanen skal nøje overholdes, og intet Plantog maa afgaa fra en Station før den i Køreplanen fastsatte Tid.

Krydsningen fastsættes af Togføreren for Særtog X. Telefondepecherne formuleres saaledes:

Tog Y i G.
Stationerne C, D og E.
Særtog X og Tog Y krydser hinanden paa D Station.
N. N.,
Togfører.

Togføreren for Tog Y kvitterer for den rette Modtagelse ved at sende følgende Svar tilbage:

Særtog X i A (eller B).
Meddelelsen modtaget. Særtog X og Tog Y krydser hinanden paa D Station.
N. N.,
Togfører.

Foranlediges i det nævnte Tilfælde Krydsningen af Driftsbestyreren, afsender denne Telefondepecherne:

Tog Y i G.
Særtog X i A.
Stationerne C, D og E.
Særtog X og Tog Y krydser hinanden paa D Station.
Driftsbestyreren.

Og begge Togførere maa da kvittere for den rette Modtagelse ved at sende følgende Svar tilbage:

Driftsbestyreren.
Meddelelsen modtaget. Særtog X og Tog Y krydser hinanden paa D Station.
N. N.,
Togfører.

Drejer det sig om en Krydsningsforlægning (og den ene Togfører bestemmer denne) er Fremgangsmaaden følgende: A, B, C o. s. v. er Stationer. Et forsinket Tog X i B ønsker at forlægge en Krydsning med Tog Y (der befinder sig i G) fra E til D Station.

Tog Y i G.
Stationerne C, D og E.
Krydsningen mellem Togene X og Y forlægges fra E til D Station.
N. N.,
Togfører.

Togføreren for Tog Y kvitterer for den rette Modtagelse ved at sende følgende Svar tilbage:

Tog X i B (eller C).
Meddelelsen modtaget. Krydsningen mellem Togene X og Y forlægges fra E til D Station.
N. N.,
Togfører.

Foranlediges i det nævnte Tilfælde Krydsningsforlægningen af Driftsbestyreren afsender denne Telefondepecherne:

Tog Y i G.
Tog X i B.
Stationerne C, D og E.
Krydsningen mellem Togene X og Y forlægges fra E til D Station.
Driftsbestyreren.

Og begge Togførere maa da kvittere for den rette Modtagelse ved at sende følgende Svar tilbage:

Driftsbestyreren.
Meddelelsen modtaget. Krydsningen mellem Togene X og Y forlægges fra E til D Station.
N. N.,
Togfører.

Det paalægges Togførerne, der modtager Ordren snarest, fra første Station at kvittere for Modtagelsen af Ordren og det paahviler Udstederen af Ordren, hvad enten dette er Driftsbestyreren eller den ene Togfører, at iagttage, at Kvittringen snarest indgaar. Telefondepecher, der afgives af Togføreren, skal af denne indføres i Stationens Telefonjournal. Telefondepecher til Togføreren skal af Stationerne overleveres skriftlig og indsendes derefter bilagt Tograpporten.

Som Krydsningsstation kan vælges enhver Station eller Holdeplads, naar den, der bestemmer Krydsningen, i Forvejen har forsikret sig om, at Krydsning det paatænkte Sted kan iværksættes.

Det maa som Regel iagttages, at en Krydsning bestemmes saa betids, at Toget kan faa Underretning senest paa Stationen før den paatænkte Krydsningsstation.

Skulde en paatænkt Krydsningsstation ikke kunne vækkes eller er Telefonen paa den paagældende Strækning i Uorden,

kan Krydsning eller Krydsningsforlægning selvfølgelig ikke iværksættes et saadant Sted. Togføreren, der har paatænkt en Krydsning eller Krydsningsforlægning, maa da afvente, at det andet Tog naar saa vidt, at Telefonen atter kan benyttes, eller pr. Telefon (eller paa anden Maade, saafremt gør ligt) henvende sig til Driftsbestyreren. Er Forbindelsen med denne ogsaa afbrudt, forholdes som nævnt i § 16.

Naar Plantog skal krydse Plantog, skal som Regel Togene holde sig til højre for hinanden, saaledes at det Tog for hvilket Undvigesporet ligger til højre, føres ind paa dette.

Ved Krydsning af Plantog med Særtog eller Arbejdstog, skal som almindelig Regel Plantogene holde Hovedsporet, de andre Tog Sidesporet.

B. Særtog.

§ 4.

Anordning.

Særtog tør kun føres over Banen, naar de er anordnet af Driftsbestyreren eller af en af ham dertil bemyndiget Ansat.

§ 5.

Anmeldelse.

Det paahviler den, som anordner et Særtog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Stationer og Ledvogtere ved bevogtede Overkørsler paa Banen. Anmeldelsen skal ske enten skriftlig eller telefonisk og skal indeholde Oplysning om Togs Øjemed og Bestemmelsessted, om dets Afgangs- og Ankomsttid, om de Stationer, hvor det skal krydse andre Tog, og om den Strækning, det skal befare. Togføreren eller den, som overbringer Anmeldelsen af et Særtog, skal lade en Genpart af den forsyne med Paategning af enhver Station, og Telefonisten, som eventuelt ekspederer den, skal lade den modtagende Station repetere den til Bevis for rigtig Besørgelse.

En Afskrift af Anmeldelsen tilstilles Togføreren af Særtog, ligesom ogsaa Togførerne for de Tog, Særtoget muligt

skal krydse; Togførerne skal gøre Lokomotivførerne bekendt med Anmeldelsen.

Er Anmeldelsen telefonisk, paahviler det de Stationer, ved hvilke i modsat Retning gaaende Tog passerer, straks efter Modtagelsen af Anmeldelsen at afgive en Afskrift af denne til Togføreren.

Stationerne har skriftlig og mod Kvittering at underrette Førerne af de Arbejdstog, som mulig befinde sig paa den Strækning, der skal befares af Særtog, om den skete Anmeldelse.

Intet Særtog maa, uden tvingende Omstændigheder, afsendes, forinden det er behørig anmeldt, og det paahviler den, der anmelder Tøget, at sørge for at erholde Kvittering for Anmeldelsen fra samtlige Stationer paa den Strækning, der skal befares (se Tjenestereglementet § 6).

§ 6.

Signalering.

For Banepersonalet anmeldes Særtog ved Signaler paa de nærmest forud for dem enten i samme eller i modsat Retning løbende Plantog eller Særtog. Togførerne er ansvarlige for, at Signalerne bliver anbragt paa Togene, og Stationerne fører Tilsyn dermed.

Er et Særtog ikke blevet signaleret paa den angivne Maade — hvorom vedkommende Stationer altid skal underrette Særtogs Fører — maa det fremføres med forøget Forsigtighed og under hyppig Brug af Lydsignalet.

§ 7.

Almindelige Sikkerhedsforanstaltninger.

Uden Hensyn til de i de foregaaende §§ angivne Regler for Særtogs Signalering skal alle ved Banen ansatte altid være beredt paa, at Lokomotiver med eller uden Tog kan befare Banen uden forudgaaende Varsel. Det paalægges derfor de vedkommende altid at holde Banen fri og ubelemret eller i

fornødent Fald at udstille de rigtige Signaler samt anvende hensigtsmæssige og betryggende Sikkerhedsforanstaltninger.

§ 8.

Krydsning.

Særtogets Krydsning med Plantog er omtalt under § 3. De Stationer, hvor Særtog skal krydse Særtog, fastsættes saa vidt muligt ved Anmeldelsen af disse Tog. Lader Krydsningen sig ikke forudbestemme, maa Driftsbestyreren give et bestemt Tog Ordre til at fastsætte Krydsningen med det andet Tog. Skal der foretages en Krydsningsforlægning, bestemmes denne af Driftsbestyreren; for saa vidt denne ikke kan træffe Bestemmelsen, afgøres Sagen af det forsinkede Togs Fører. Iøvrigt henvises til Reglerne i § 3.

Føreren for Arbejdstog fastsætter de Stationer, paa hvilke han vil undvige Særtog.

Naar Særtog skal krydse Særtog, skal som Regel Togene holdes tilhøjre for hinanden, saaledes at det Tog, for hvilket Undvigesporet ligger tilhøjre, føres ind paa dette.

Naar Særtog skal krydse Arbejdstog, skal disse som Regel føres ind paa Sidesporet, medens Særtog forbliver paa Hovedsporet.

C. Arbejdstog.

§ 9.

Anordning og Anmeldelse.

Arbejdstog anordnes af Driftsbestyreren. Anmeldelsen sker i samme Omfang og efter samme Regler som for Særtog (§ 5), men skal desuden indeholde en Angivelse af Arbejdsstrækningen samt, saa vidt muligt, af den daglige Arbejdstid.

For Anmeldelsen gives skriftlig eller telefonisk Kvittring efter Regler for Særtog.

Arbejdstog maa ikke afgaa, før dets Fører har modtaget en skriftlig Genpart af Anmeldelsen.

§ 10.

Signalering.

Arbejdstog signaleres ikke ved forudgaaende Tog, men toran paa deres Lokomotiv anbringes som Kendingstegn om Dagen en hvid Skive med en sort Plet i Midten, i Mørke et grønt Lys for at betegne deres Karakter. De fører heller ikke Signaler for efterfølgende Tog.

Ved Arbejdstogets Udgang om Morgen og efter dets Hjemkomst om Aftenen underrettes samtlige Stationer ved Telefondepeche.

§ 11.

Føring.

Arbejdstog skal altid ledsages af en ansvarlig Fører, der er nøje kendt med Sikkerhedstjenesten.

Det gøres Togføreren til utravigelig Pligt at drage Om-sorg for, at andre Tog, det være sig Plantog eller Særtog, ikke opholdes eller paa anden Maade forulempes af Arbejdstoget.

§ 12.

Krydsning.

Føreren for Arbejdstoget skal i Dagens Løb gøre sig bekendt med de Stationer, paa hvilke Arbejdstogets Krydsning med andre Tog kan finde Sted. Føreren for Arbejdstoget bestemmer Stedet, hvor Krydsningen med et andet Tog skal finde Sted (se §§ 3 og 8); med Hensyn til Telefondepechernes Form og den øvrige Fremgangsmaade ved Fastsættelsen af Krydsningen henvises til § 3.

Arbejdstoget skal være paa Krydsningsstationen senest 10 Minutter før det andet Tog skal indtræffe.

Er der Grund til at formode, at der savnes en Meddelelse fra Arbejdstoget om Fastsættelsen af en Krydsningsstation, paahviler det Føreren for Plan- eller Særtog at søge at faa oplyst, hvor Arbejdstoget befinder sig, og at søge at sætte sig i Forbindelse med det. Under saadanne Forhold er Føreren for Plan- eller Særtog berettiget til at paalægge en Station at standse Arbejdstoget og afgive en Depeche til det; ligesom ogsaa

Føreren for Plan- eller Særtog, naar manglende Fastsættelse af en Krydsningsstation eller anden Forsinkelse fra Arbejdstogets Side lader befrygte Forstyrrelser i den øvrige Toggang, er berettiget til at forlange Arbejdstog bragt ind paa et Sidespor.

Det er tilladt et Arbejdstog, der skal krydse et andet Tog, at efterlade sine Vogne paa et Arbejdsspor, men Arbejdstogets Fører og dets Lokomotiv skal altid være til Stede paa Krydsningsstationen. Krydsning kan finde Sted ved et Arbejdsspor, naar der samme Sted er etableret Telefonstation. Ansvar for Arbejdssporets Aflaasning paahviler i begge Tilfælde Føreren af Arbejdstog. Som nævnt i §§ 3 og 8 skal Arbejdstog ved Krydsning med Plan- og Særtog holde Sidesporet. Naar Arbejdstog skal krydse Arbejdstog, skal som Regel Togene holde tilhøjre for hinanden, saaledes at det Tog, for hvilket Undvigesporet ligger tilhøjre, føres ind paa dette.

§ 13.

Materialvogne.

Materialvogne er enkelte Vogne, der ved andre Midler end Lokomotiver føres ud paa Banen. Materialvogne maa ikke forlade en Station uden ved Driftsbestyrerens Anordning.

Saa længe en Materialvogn befinder sig paa en Banestrækning imellem to Nabostationer, skal denne Strækning holdes spærret, og først efter Vognens Ankomst enten til den ene eller den anden Nabostation hæves Spærringen. Banestrækningens Spærring og Frigivelse for kommende Tog erhverves ved telefonisk Meddelelse til det førstkommende Tog paa Nabostationen.

Depechens Affattelse er følgende:

Førstkommende Tog i M.

N. Materialvogne afgaar fra N imod M. Banen belemret.

N. N.

Station.

Og (naar Materialvognene er indgaaede paa M. Station):

Førstkommende Tog i N.

N. Materialvogne fra N ankommet her. Banen atter fri.

M. M.

Station.

Disse Depecher afgives skriftligt til det førstkommende Tog og insendes bilagt Tograpporten.

D. Almindelige Regler.

§ 14.

Tog paa samme Banestykke.

Tog, der løber i modsat Retning, maa aldrig indlades samtidig paa samme Banestykke (en imellem 2 med Telefonapparater forsynede Nabostationer beliggende Banestrækning) undtagen i Tilfælde af, at det ene Tog er forulykket, og det andet skal bringe det Hjælp. Samme Regel gælder for Tog, der løber i samme Retning; dog skal det være Arbejdstog og Hjælpetog tilladt om Dagen og i klart Vejr at følge efter Plantog eller Særtog, naar følgende Betingelser opfyldes:

at det bageste Tog afgaar mindst 5 Minutter efter det forreste,

at det bageste Tog fremføres forsigtig og med ringere Hastighed end det forreste, og

at det forreste Tog et bekendt med, at et Tog følger umiddelbart efter.

§ 15.

Indstilling af Tog.

Naar et Tog paa Grund af Uheld eller af andre Aarsager maa indstilles, skal uopholdelig telefonisk Melding derom sendes til samtlige Stationer paa den Strækning, Toget skulde have passeret.

§ 16.

Forhold, naar Telefonen er i Uorden.

Er Telefonen i Uorden og der ikke ad anden Vej lader sig tilvejebringe den nødvendige Forbindelse (Statstelegrafens, den offentlige Telefon, ridende eller gaaende Bud o. s. v.) maa der ikke føres andre Tog over Banen end Plantogene, de forud anmeldte Særtog og eventuelt Hjælpetog.

De fastsatte Krydsninger maa under ingen Omstændigheder forlægges, men de respektive Tog skal forblive holdende paa Krydsningsstationerne indtil de mødende Tog er indtruffet.

Paa den anden Side skal under saadanne Forhold alle Plantog og forud anmeldte Særtog føres igennem, selv om det maatte være nødvendigt at erstatte dem med et enkelt Lokomotiv, en Dræsine, ridende eller gaende Bud.

Arbejdstog føres under saadanne Forhold ind paa nærmeste Station og underretter ved Bud den anden Station om dets Ankomst.

Er et Plan- eller Særtog under saadanne Forhold i Uvished om, hvor et Arbejdstog befinder sig, kan det om Dagen i lyst Vejr afgaa, mod at Kørslen foregaar langsomt og under hyppig Brug af Lydsignalet, i Mørke eller usigtbart Vejr mod, at der 1000 Skridt forud for Toget afsendes en Mand, der viser Faresignal.

Fra Stedet, hvor Arbejdstoget træffes, kan det føres videre i Forbindelse med et Plantog eller anmeldt Særtog.

§ 17.

Togpersonalet.

Ethvert Tog skal foruden Lokomotivfører og Fyrbøder medføre i det mindste saa mange Togbetjente, som er fornødne til at betjene det for Toget foreskrevne Antal Bremsere.

Ethvert Tog skal ledsages af en for dets Føring ansvarlig Betjent. Togføreren skal være nøje kendt med Forskrifterne for Togenes Gang og med Signalerne. Han skal være forsynet med et rigtigt gaende Ur, en Køreplan, de foreskrevne Signalapparater, et Signalreglement og nærværende Reglement. Endvidere skal Toget være forsynet med en Reservekobling, om Vinteren under Sneforhold med nogle Skovle og en Pre-senning til eventuelt Brug for Lokomotivet.

Forinden Toget afgaar fra Udgangsstationen, har Togføreren at efterse Skruerkoblingerne, Togsignalerne etc. og at melde til Lokomotivføreren Togets Størrelse, betjente Bremsers Antal samt paa Mellestationer eventuelle Forandringer

i disse Forhold. Endvidere har Togføreren at meddele Lokomotivføreren, hvad der i øvrigt kan have Betydning for Togets sikre Fremføring.

Togpersonalet har under Farten at holde Udkig og at være opmærksomme paa Vognenes Gang samt paa Signaler fra Lokomotivføreren, Banepersonalet m. v.

§ 18.

Ud- og Gennemkørsel paa Stationer.

Et Tog, der har holdt paa en Station, maa ikke afgaa fra denne, førend Stationen har givet Tilladelse dertil. Tilladelse dertil saavel som til Gennemkørsel maa ikke gives, med mindre Stationen fra den foranliggende Station har modtaget Meddelelse om, at forudgaende Tog er ankommet dertil.

(Se dog § 14).

§ 19.

Bremsernes Betjening.

Bremserne i et Tog skal nøje passes og i Reglen betjenes efter Signalerne fra Dampfløjten. Er der Fare paa Færde, bør samtlige Bremsere uopholdelig fastskrues.

De bageste Bremsere skal fortrinsvis betjenes, navnlig naar Lokomotivføreren ved Kørsel ned ad stærke Fald ønsker at formindske Togets Hastighed. Er et Tog bragt til Standsning paa horisontal Bane, bør Bremsere straks løsnes. Under Rangeringen bør Bremsere i den Del af Toget, hvortil der rangeres, holdes antrukne. Rangeringen maa ikke foregaa med større Hurtighed, end at der ved Bremsningsmidlerne haves fuldstændig Magt over Vognene; kun undtagelsesvis maa der benyttes Stød. Personalet kan under Rangeringen staa paa Lokomotivets eller Vognens Fodtrin, men det er derimod enhver forbudt at opholde sig paa Buffer eller Haandbremsere. Ved Bremsningen bør der tages Hensyn til Skinnernes Tilstand, om de er glatte eller ikke, ligesom ogsaa til Togets Størrelse; glatte Skinner og et svært Tog fordrer kraftigere

Betjening af Bremserne (end omvendt). Bremserne skal skrues saa fast, at Hjulene kun med Vanskelighed kan bevæges, men de bør aldrig, selv om der er Fare paa Færde, bringes til at slæbe.

§ 20.

Togenes Hastighed.

Den største Hastighed, hvormed det er tilladt at fremføre Tog, er for planmæssig og paa regelmæssig Maade sammensatte Tog 40 Kilometer i Timen.

Togenes Hastighed skal formindskes;

- a) naar Lokomotivet anvendes bag i Toget (til højst 25 Kilometer i Timen).
- b) naar Stationer eller Sporskifter passeres.
- c) naar Banen paa en længere Strækning har et Fald af over 5‰ .

Særlig Forsigtighed bør anvendes:

- a) naar Toget nærmer sig en Ende- eller Rebroussementsstation eller en Krydsningsstation eller et Punkt, hvor to forskellige Baner støde sammen, eller et ubetjent Sidespor.
- b) naar der gives Signal til forsigtig Kørsel, eller naar Signalerne ikke tydeligt kan skelnes, og
- c) naar der viser sig Mennesker, Dyr eller andre Forhindringer paa Banen.

§ 21.

Ankomst til Stationer.

Et Tog maa aldrig nærme sig til en Station med saa stor Hastighed, at det, for at bringe Toget til Standsning, bliver nødvendigt at trække Bremserne stærkt an. Lokomotivføreren bør ved i Tide at lukke for Dampen og benytte Togbremserne søge at formindke Hastigheden saa meget, at han kan standse Toget med Lokomotivbremsen alene. Han bør derved tage nøje Hensyn til Skinnernes Tilstand, Togets Størrelse og

Banens Hældningsforhold. Han bør anvende forøget Agtpaaivenhed, naar han nærmer sig Ende- og Rebroussements- samt Krydsningsstationer.

Naar Tog krydser hinanden, skal Lokomotivførerne lægge Mærke til, om der fra det andet Lokomotiv gives Signal for, at den Banestrækning, det har passeret, er belemret.

Ankommer to Tog samtidig til en Krydsningsstation, maa kun et Tog ad Gangen indlades, og det andet maa standse udenfor Stationsmærket.

Ved Krydsningsforlægninger skal begge Tog standse udenfor Stationsmærket.

§ 22.

Standsning paa den fri Bane.

Det bør saa vidt muligt undgaas at standse Toget paa Broer, Viadukter og Vejovergange saavel som under Viadukter. Ligeledes bør det undgaas at standse Tog paa Stigninger af over $\frac{1}{300}$. Skal et Tog efter at have holdt, navnlig paa en Stigning, atter sættes i Bevægelse, maa Lokomotivføreren anvende stor Forsigtighed for at ikke Koblingerne skal sprænges; det er derfor forbudt at anvende et pludseligt Ryk for at sætte Toget i Bevægelse, ligesom ogsaa at gaa tilbage for derefter pludselig at forandre Dampen.

§ 23.

Utjenstdygtige Tog, Hjælp.

Naar et Tog, der skal gaa regulært (se § 1), af en eller anden Grund bliver ude af Stand til at fortsætte sit Løb, skal der først og fremmest drages Omsorg for de Rejsendes Sikkerhed og udstilles Signaler, som viser, at Banen er spærret. Fjernes den Hindring, som bevirkede Togets Standsning, bør de udstillede Signaler uden Ophold inddrages og Toget føres videre frem. Kan Toget ikke føres frem, men kun tilbage, skal der sendes en Mand med Signaler forud for Toget, og Toget maa følge langsomt efter i en Afstand af 1000 Skridt under hyppig Anvendelse af Lydsignalet.

Kan Toget ikke bringes videre, hverken frem eller tilbage, sendes der en Mand til nærmeste Telefonstation med Rekvisition om Hjælp. Rekvisitionen affattes skriftlig af Togføreren; den skal indeholde Oplysning om, hvor Toget befinder sig (Mærkesten og desl.), om Uheldets Beskaffenhed, og om hvilken Hjælp der er fornøden (Hjælpemaskiner, Hjælpevogn, Lægehjælp o. s. v.)

Den Station, der modtager Rekvisitionen, sender Melding om Uheldet til Driftsbestyreren og til den paa den anden Side af det forulykkede Tog beliggende Station, for hvilken Melding denne Station har at kvittere samt afgive en Afskrift til det først ankommende Tog.

Er Togets Lokomotiv tjensdygtig, kan dette ogsaa benyttes for at overbringe Rekvisitionen til den foranliggende Station. Et forulykket Tog maa ikke samtidig rekvirere Hjælp fra to eller flere Stationer.

Naar Hjælpemaskine er rekvireret, maa det forulykkede Tog ikke sætte sig i Bevægelse, forinden Maskinen er indtruffen, selv om det maatte være i Stand dertil, med mindre der sendes en Mand med Faresignal forud for det i en Afstand af 1000 Skridt, og en anden følger efter i samme Afstand, og Toget maa da ikke fremføres hurtigere, end at denne Afstand kan holdes, hvorhos Lydsignalet hyppig bør benyttes.

En Hjælpemaskine bør selvfølgelig føres med Forsigtighed til det forulykkede Tog. Forinden den forlader den Station, som begrænser det Banestykke, paa hvilket det forulykkede Tog befinder sig, skal den anden Grænsestation og det der først ankommende Tog underrettes derom, og Hjælpemaskinen kan da efter Omstændighederne bringe det forulykkede Tog frem eller tilbage. Saa snart Toget er bragt ind paa en af de Stationer, der begrænser Banestykket, bliver den anden og det der førstkommende Tog at underrette derom.

Er Telefonen i Uorden, saaledes at kun den ene af de to Stationer, der begrænser det paagældende Banestykke, faar Underretning om Uheldet, kan der indtræffe to Tilfælde, nemlig at Hjælpemaskinen udgaar fra den Station, som det for-

ulykkede Tog har forladt, eller at den udgaar fra den Station, mod hvilken bemeldte Tog bevægede sig. I første Tilfælde kan Hjælpemaskinen efter Omstændighederne bringe det forulykkede Tog frem eller tilbage, kun bør det, naar Toget er bragt ind paa den foranliggende Station, iagttages, at den bagved liggende ved Bud og det der først ankommende Tog faar Underretning derom. I sidste Tilfælde maa det forulykkede Tog ikke føres tilbage, uden at der sendes en Mand med Faresignal forud for det i en Afstand af 1000 Skridt, og det maa da ikke fremføres med større Hastighed, end at denne Afstand kan holdes, indtil Stationen er naaet; og føres Toget fremefter, skal en Mand med Faresignal følge efter det indtil Stationen, holdende sig i en Afstand af mindst 1000 Skridt bag Toget.

§ 24.

Ufarbare Banestrækninger.

Naar et Banestykke af en eller anden Grund, f. Eks. Jordskred, Oversvømmelser o. desl., bliver ufarbar, har Driftsbestyreren at give nærmere Bestemmelser for de Modifikationer i Togenes Gang, som derved bliver nødvendige.

Er Banens Ufarbarhed foranlediget ved Snelæg, har Baneformændene hurtigst muligt gennem nærmeste Station at afgive Melding herom til Driftsbestyreren. Meldingen skal indeholde kort og tydelig Oplysning om:

- a) Banens Tilstand (Angivelse af de belemrede Strækninger, Sneens Højde og desl.), og
- b) Vejrforhold (Frost eller Tø, Vindens Retning og Styrke, Jordfygning og desl.)

Saa længe en Baneformand undlader at afgive Melding til Driftsbestyreren, antages hans Strækning ikke at være belemret med Sne, der kan hindre Toggangen.

Baneformændene skal under Sneforhold lægge nøje Mærke til Tilstanden paa Banen og ved Signaler o. desl. søge at hindre Tog fra at køre fast i Sneen.

Naar Togene ikke længere ved egen Hjælp kan passere en Banestrækning, suspenderer eller standser Driftsbestyreren

den regelmæssige Drift, og træffer derefter saadanne Foranstaltninger, som han maatte finde hensigtsmæssige for den regelmæssige Toggangs Genoptagelse.

Sneplovtog fremføres som Arbejdstog efter de i nærværende Reglements Afsnit C givne Regler, dog saaledes, at Sneplovtog kan føres ind paa det Banestykke, hvor et andet Tog er kørt fast, naar dette Togs Fører er underrettet om Sneplovtogets Ankomst, og Føreren for sidstnævnte har modtaget Meddelelse om, hvor det fastkørte Tog befinder sig.

§ 25.

Beskadigede Vogne, efterladte Vogne.

Opdages det, at en Vogn i et Tog er saa beskadiget, at dens videre Benyttelse kan medføre Fare for Toget, skal saa vidt muligt Toget med Forsigtighed føres frem til nærmeste Station, og Vognene der udsættes.

Er Beskadigelsen alvorligere, saa at der ikke kan være Tale om at føre Vognene saa vidt, bør Togføreren, efter at have sikret Toget ved udstillede Signaler, søge at faa Vognen udsat ved en Niveau-Overkørsel eller paa et andet passende Sted.

Bliver det nødvendigt for et Tog at efterlade Vogne paa den frie Bane, skal Togføreren drage Omsorg for, at Vognene ved Bremsning eller paa anden Maade befæstes saaledes, at de ikke kan sættes i Bevægelse, og for at de bliver dækkede ved Signaler. Forøvrigt følges i Henseende til saadanne Vogne samme Regler, som for utjenstdygtige Tog (§ 23).

§ 26.

Ild i Toget.

Bemærkes der Ild i Toget, skal Toget uopholdelig standses og Signaler udstilles for at dække det. Den Vogn, hvori der er gaaet Ild skilles fra de øvrige, og Ilden søges slukket med det Vand, der kan undværes fra Tenderen eller paa anden Maade bringes til Veje.

Det er forbudt, naar Ilden opdages, at forsøge at føre Toget videre for at naa Steder, hvor der findes Vand.

§ 27.

Sprængning af Tog.

Skulde under Farten Koblinger sprænges i et Tog, og en Del af dette komme løs, maa Toget ikke standse eller formindske Hastigheden, men skal forsætte sin Fart, indtil der haves Vished for, at den løsrevne Del ikke kan løbe ind i det. Det Personale, som befinder sig i den løsrevne Del, skal søge ved Bremsning eller ved fra Vogntrinene at skrabe Ballast op paa Skinnerne, at bringe den til Standsning saa hurtig som muligt.

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

§ 28.

Løse Vogne.

Skulde Vogne af Vinden eller paa anden Maade blive ført ud fra en Station paa den frie Bane, skal den Station, hvorfra Uheldet opdages, afgive Depeche derom.

Bemærker Banepersonalet løse Vogne paa Banen, skal det ved alle til dets Raadighed staaende Midler søge at standse dem eller kaste dem ud af Sporet, og efter at have dækket dem ved Signaler, bringe Melding om dem ind til nærmeste Station.

Stationer, som kan vente løse Vogne, har at træffe de Foranstaltninger, som Omstændighederne tillader, for at formindske Omfanget af den Ulykke, der kan indtræde.

§ 29.

Stationernes Forhold til Togene.

Stationerne skal altid holde deres Semaforer, hvor saadanne findes, stillede paa Signalet »Stop«, og først naar et Tog ventes eller er i Sigte, tør dette Signal forandres til »Kør frem« eller »Kør igennem«, alt eftersom Toget skal holde ved Stationen eller køre igennem den. Signalet »Kør igennem« tør dog ikke gives, før den foranliggende Station har meldt, at de nærmest forudgaaende Tog er ankommet dertil.

Semaforen bringes tilbage til Signalet »Stop«, naar Toget er bragt til Standsning eller ved Gennemkørsel har passeret Stationen.

Indtræffer to eller flere Tøg samtidig til en Mødestation, maa kun et Tog ad Gangen indlades paa Stationen, og det følgende først, naar det foregaaende er standset (se § 21). Heller ikke maa noget Tog indlades paa en Station, saa længe et andet Togs Ekspedition foregaaer over det ankommende Togs Togvej. Ligeledes maa kun et Tog ad Gangen afgaa fra en Mødestation, og Afgangen maa først finde Sted, naar de andre Tog er fuldstændig standsede. Forinden Stationen under saadanne Forhold giver Tilladelse til Afgang, maa den forvise sig om, at Afgangssporet er frit.

Naar et Tog udenfor Køreplanen skal passere en Station uden at holde ved den, skal der fra Stationens Perron vises Haandsignalet »Fri Bane« til Toget. Forsømmes dette, skal Toget standse, indtil Signalet vises.

Skal et Tog, som i Følge dets Køreplan ikke skal holde ved en Station, af en eller anden Grund standses ved denne, da vises der fra Semaforen Signalet »Stop«, og naar Toget saaledes er bragt til at standse, gives Signalet »Kør frem«.

Afgaar et Tog fra en Station over 15 Minutter senere end bestemt i Køreplanen, eller Særtog-Ordren, skal Stationen uopholdelig ved Telefondepeche sende Meddelelse herom til alle foranliggende Stationer og til Driftsbestyreren.

Denne Melding affattes saaledes:

(Adr.) Tog N. N. er forsinket n. n. Minutter.

N. N.
Station.

Med Ballasttog har Stationerne at holde godt Udlig. Efter Driftsbestyrerens nærmere Bestemmelse har Stationerne at notere Ankomst- og Afgangstid for Særtog, Arbejdstog og for Plantog, der ankommer eller afgaar med over 10 Minutters Forsinkelse.

§ 30.

Afmeldning af Tog.

Forinden Afgangen af et Tog fra en Station, skal det anmeldes til den nærmest foranliggende Station.

Afmeldingen sker derved, at Stationen ca. 5 Minutter før Toget skal afgaa fra eller passere den, sender den foranliggende Station Depechen:

»Tog N. afgaar«,

hvorpaa svares:

»Godt«.

Endvidere har enhver Station straks at melde den nærmest bagved liggende, naar et Tog er ankommet til eller har passeret Stationen.

Tilbage meldingen affattes:

»Tog N. her«, eller »Tog N. passeret«,
herpaa svares:

»Godt«.

Disse Meldinger afgives uden Underskrift.

§ 31.

Stations tjenesten.

Naar en Stationsbestyrer afløses i sin Tjeneste, skal Bemærkning derom gøres i Telefonjournalen, hvortil føjes de Ordre og Bestemmelser, de vedkommende maatte have modtaget angaaende Togenes Gang, og som det er nødvendigt for Afløseren at kende. Bemærkningen underskrives af Afløseren. Lignende Fremgangsmaade følges, naar Tjenesten atter overtages.

Afløsning maa ikke finde Sted, naar der er begyndt Skridt til Forlægning af Krydsninger eller Indstilling af Tog. I saa Tilfælde maa den fungerende Ekspedient ikke forlade sin Post, førend den paabegyndte Sag er fuldstændig afsluttet.

En Depeche, der angaar Togenes Gang, skal altid være forsynet med Underskrift og skal straks indføres i Telefonjournalen, hvad enten den gives eller modtages. Modtageren skal, saa snart han har underskrevet Depechen give den tilbage til Afsenderen til Sammenligning, og skal denne i alle vigtige Tilfælde — f. Eks. angaaende Krydsningsforlægninger, Anordning af Særtog o. s. v. — indføre den saaledes tilbagegivne Depeche i sin Telefonjournal.

Stationerne er ansvarlig for de Depecher, der afsendes

eller skal afsendes angaaende Togenes Gang, og den Omstændighed, at en underordnet har misforstaaet en mundtlig Ordre fra Stationsbestyreren eller undladt at efterkomme den, kan ikke i nogen Henseende formindske det Ansvar, som paa hviler de nævnte Funktionærer, idet disse i ethvert Tilfælde har at forvise sig om, at deres Ordre bliver rigtigt udført.

Ankomne Depecher eller Skrivelser, der berører Togenes Sikkerhed, skal, for saa vidt de ikke modtages af Stationsbestyreren personlig, øjeblikkelig meddeles denne.

I alle Depecher og Skrivelser, der vedrører Togenes Gang, maa Stationsnavnene ikke forkortes, men skal telefontermer eller skrives fuldt ud.

Depecher, der angaar Togenes Gang, har Forrang for alle andre Depecher, og maa det iagttages, at Telefonen ikke belemres under Togtid.

§ 32.

Som Station anses i Henseende til dette Reglements Bestemmelser enhver med Telefonapparat og Sidespor forsynet Plads, ved hvilken Togene efter Køreplanen standser.

B20
751 ✓