

Nr. 4

Helsingør - Hornbæk - Gillelde Banen.
Ringkjøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane

Togreglement



Helsingør - Hornbæk - Gillelde Banen.
~~Ringkjøbing-Ørnhøj-Holstebro Jernbane~~

Nr. 4

Togreglement.

Approberet af Ministeriet for offentlige Arbejder ved
Skrivelse af 16. Juni 1925.



Indholdsfortegnelse

§ 1.	Togenes Inddeling	5
A. Plantog.		
§ 2.	Køreplan	5
§ 3.	Førelse paa særlig Togordre	6
§ 4.	Krydsninger og Overhalinger	6
§ 5.	Meldinger om Forsinkelse	7
B. Særtog.		
§ 6.	Anordning	7
§ 7.	Anmeldelse	7
§ 8.	Signalisering	8
§ 9.	Førelse	9
§ 10.	Krydsninger og Overhalinger	9
C. Arbejdstog.		
§ 11.	Anordning og Anmeldelse	9
§ 12.	Signalisering	10
§ 13.	Ledelse	10
§ 14.	Forhold til andre Tog	10
§ 15.	Valg af Krydsningsstation	10
§ 16.	Fremgangsmaade ved Krydsningens Fastsæt- telse	11
§ 17.	Sneplovtog	12
D. Hjælpetog og Hjælpemaskiner.		
§ 18.	12
E. Materialvogne, Trollier og Draisiner.		
§ 19.	12

F. Almindelige Regler.

§ 20.	Tog paa samme Banestykke	13
§ 21.	Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationer	13
	Sporbenyttelse paa Stationer	13
§ 22.	Af- og Tilbage melding af Tog.....	14
§ 23.	»Særlig Togordre« og »Fri Bane«.....	14
§ 24.	Erhvervelse af fri Bane.....	15
§ 25.	Udfærdigelse og Overrækkelse af den særlige Togordre	17
§ 26.	Stationsbestyrerens Afløsning.....	18
§ 27.	Depecher og Skrivelser om Toggangen.....	18

G. Driftsuregelmæssigheder.

§ 28.	Indstilling af Tog	19
§ 29.	Telegrafen (Telefonen) i Uorden.....	20
§ 30.	Ufarbare Banestrækninger	21
§ 31.	Nedbrudte Tog	21
§ 32.	Beskadigede og efterladte Vogne.....	23
§ 33.	Ild i Toget	23
§ 34.	Sprængning af Tog	23
§ 35.	Løse Vogne	24
§ 36.	Ved Betegnelsen »Station« forstaaes ogsaa »Holdspladser«	24

Under Henvisning til de i Ordensreglement for uindhegnede private Jernbaner af 17. November 1903, Afsnit III »Togenes Sammensætning og Gang«, indeholdte Bestemmelser fastsættes iøvrigt følgende:

Togenes Inddeling.

§ 1.

Togene, derunder indbefattet enkeltkørende Lokomotiver, deles med Hensyn til deres Førelse i 3 Klasser:

Plantog,
Særtog og
Arbejdstog.

Plantog er de Tog, der i de til tjenstlig Brug udfærdigede Køreplaner er betegnet som Plantog.

Særtog er andre Tog, der ikke er bestemt til at standse eller gaa tilbage paa den frie Bane.

Arbejdstog er Tog, der skal udføre Arbejder paa Banen, eller som af andre Grunde har Tilladelse til at standse eller gaa tilbage paa den frie Bane.

A. Plantog.**Køreplan.**

§ 2.

Plantog fremføres i Overensstemmelse med de til tjenstlig Brug udfærdigede Køreplaner. Køreplanen skal nøje overholdes, og intet Plantog maa afgaa fra en Station, førend den i Køreplanen angivne Tid.

Førelse paa særlig Togordre.

§ 3.

Plantog skal føres paa særlig Togordre (§ 25):

- a. Naar Krydsningsforlægning er beordret, og da fra den oprindelig bestemte til den senere fastsatte Krydsningsstation.
- b. Naar de skal krydse Arbejdstog, og da fra den nærmest før Krydsningsstationen liggende Station, paa hvilken Plantoget efter sin Køreplan skal standse, og til Krydsningsstationen med Arbejdstoget.
- c. Naar den regelmæssige Drift er suspenderet (d. v. s. under irregulær Toggang foranlediget ved Driftsforstyrrelser).

Krydsninger og Overhalinger.

§ 4.

De Stationer, paa hvilke Plantog skal krydse eller overhale hinanden, er angivet i Køreplanen. De Stationer, paa hvilke de skal krydse, overhale eller overhales af Særtog, fastsættes ved Anmeldelsen af disse Tog (§ 7).

Forlægning af forud bestemte Krydsninger eller Overhalinger af eller med Plantog fastslaaes af Driftsbestyreren eller en af ham dertil bemyndiget Tjenestemand.

Ved Krydsnings- eller Overhalingsforlægning vil der pr. Telegraf (Telefon) blive sendt Underretning herom til den oprindelige Krydsnings- eller Overhalingsstation og til den nye Krydsnings- eller Overhalingsstation samt de mellem disse liggende Stationer, endvidere til Tog- og Lokomotivførerne for de paagældende Tog. Underretningen maa være de nævnte Tog- og Lokomotivførere i Hænde senest paa den nærmest den nye Krydsnings- eller Overhalingsstation liggende Station.

Arbejdstog vælger selv de Stationer, hvor de vil krydse eller overhale andre Tog (§ 15).

Meldinger om Forsinkelse.

§ 5.

Afgaar et Plantog fra en Station 15 Minutter senere end bestemt i Køreplanen, skal Stationen ved Liniedepeche sende Melding derom til Driftsbestyreren og til samtlige foran liggende Stationer.

B. Særtog.**Anordning.**

§ 6.

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

Anmeldelse.

§ 7.

Det paahviler den, der anordner et Særtog, at sørge for, at det bliver anmeldt for samtlige Stationer og Holdepladser paa den Strækning, over hvilken det skal gaa. Anmeldelsen skal ske skriftlig eller telegrafisk (telefonisk).

For Anmeldelsen gives uopholdelig skriftlig eller telegrafisk (telefonisk) Kvittering, og forinden denne Kvittering er modtaget, maa Særtoget ikke afsendes.

Anmeldelsen skal indeholde Oplysning om Togets Øjemed, om den Strækning, over hvilken det skal gaa, om dets Afgangs- og Ankomsttid, om de Stationer, hvor det skal krydse, overhale, eller overhales af andre Plan- eller Særtog, og saa vidt muligt om, ved hvilke Stationer det skal holde.

Den Station, hvorfra Særtoget udgaar, skal sørge for, at dets Tog- og Lokomotivfører forsynes med en Genpart af Anmeldelsen, og Toget maa ikke afgaa, før disse har modtaget en saadan.

De ved Anmeldelsen fastsatte Krydsninger og Overhalinger skal skriftlig og mod Kvittering meddeles saavel Lokomotivførerne som Togførerne for de Særtoget mødende Plan- eller Særtog. Underretningen skal saafremt Anmeldelsen er skriftlig, gives af Togenes Udgangsstationer eller, saafremt den er telegrafisk (telefonisk), af den nærmest før Krydsnings- eller Overhalingsstationen liggende Station.

Umiddelbart efter, at Stationen har afleveret denne Meddelelse, skal den sende følgende Depeche til Krydsnings- eller Overhalingsstationen:

»Tog N underrettet om Krydsning (Overhaling) med Tog M i X«.

Modtager Krydsningsstationen ikke rettidig denne Depeche, skal den standse det ikke underrettede Tog foran Stationen ved de foreskrevne Signaler.

Stationerne skal skriftlig og mod Kvittering underrette Førerne af de Arbejdstog, som muligvis befinder sig paa den Strækning, der skal befares af Særtoget, om den skete Anmeldelse, ligesom de ogsaa skal sørge for at underrette Baneafdelingen om, hvilke Særtog der kan ventes at befare Banen.

Særtogets Køreplan skal altid saa vidt muligt overholdes, og navnlig maa Særtoget ikke føres over nogen Banestrækning tidligere, end det efter Planen kan ventes.

Signalisering.

§ 8.

Særtog anmeldes forøvrigt for Banepersonalet ved Signaler paa de nærmest forud for dem løbende Plan- eller Særtog. Stationsbestyrerne er ansvarlige for, at Togførerne faar Ordre til at anbringe Signalerne. Togførerne er

ansvarlige for Signalernes rette Anbringelse samt for Nedtagelsen af dem.

Er et Særtog ikke blevet signaliseret paa den foreskrevne Maade, hvorom vedkommende Stationsbestyrer altid skriftlig skal underrette Særtogets Fører, skal det fremføres med særlig Forsigtighed og under hyppig Brug af Dampfløjten.

Førelse.

§ 9.

Særtog skal altid føres paa særlige Togordre (§ 25).

Det paahviler Stationerne i betimelig Tid at skaffe fri Bane for Særtog, der er anmeldt for dem.

Krydsninger og Overhalinger.

§ 10.

I Henseende til Krydsninger og Overhalinger mellem Særtog og andre Tog forholdes som foreskrevet for Plan- tog (§ 4).

C. Arbejdstog.

Anordning og Anmeldelse.

§ 11.

Arbejdstog anordnes af Driftsbestyreren eller af en af ham dertil bemyndiget Tjenestemand og anmeldes for Stationerne og Banebevogtningen paa den Strækning, over hvilken Toget skal løbe, efter samme Regler som Særtog, men Anmeldelsen skal desuden saa vidt muligt indeholde Oplysning om Arbejdstiden.

For Anmeldelsen gives Kvittering efter Reglerne for Særtog.

Et Arbejdstog maa ikke udsendes, forinden dets Fører og Lokomotivfører har modtaget en Genpart af Anmeldelsen.

Signalisering.

§ 12.

Arbejdstog signaliseres ikke ved forudgaaende Tog og fører ej heller Signaler for efterfølgende Tog.

Ledelse.

§ 13.

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

De fremføres altid paa særlig Togordre fra Station til Station, dog kan et Arbejdstog paa de Strækninger, hvor det opgiver sin Tilladelse til at standse og gaa tilbage paa den frie Bane, føres som Særtog, naar dets Fører har draget Omsorg for, at det er anmeldt for Stationerne paa den paa-gældende Strækning, og at dets Krydsning med andre Toger bleven fastsat.

Arbejdstog skal fremføres med Forsigtighed og under hyppig Brug af Dampfløjten.

Forhold til andre Tog.

§ 14.

Føreren af et Arbejdstog har at drage Omsorg for, at andre Tog, det være sig Plantog eller for ham anmeldte Særtog, ikke opholdes eller paa anden Maade forulempes af Arbejdstoget.

Valg af Krydsningsstation.

§ 15.

Arbejdstogets Fører vælger, paa hvilke Stationer Arbejdstoget skal krydse andre Tog.

Ved Valg af Krydsningsstation har han nøje at iagttage, at mødende Tog i betimelig Tid forud faar Underretning om Krydsningen.

Arbejdstog kan efterlade Vognene paa et Arbejdsspor; men Togets Fører og dets Lokomotiv skal altid være til Stede paa Krydsningsstationen. Ballastgrave og Arbejds-sidespor kan dog benyttes til Krydsning mellem Arbejdstog og andre Tog, naar der dersteds er oprettet Telegraf-(Telefon-)station. Ansvar for Arbejdssporets Aflaasning paahviler Føreren af Arbejdstoget.

Fremgangsmaade ved Krydsningens Fastsættelse.

§ 16.

Krydsningens Fastsættelse sker saaledes:

Føreren sender den valgte Krydsningsstation X følgende Depeche:

»Arbejdstoget, t Vognaksler, ønsker at krydse Tog N i X. Underret Tog N.«

Hvis intet er til Hinder for Krydsning, sender denne Station følgende Depeche til Arbejdstoget, Tog N og samtlige Stationer i Retning af Tog N:

»Arbejdstoget krydser Tog N i X.«

Kan Krydsning ikke finde Sted paa Station X, svarer denne tilbage til Arbejdstogets Fører:

»Her kan ikke krydses«,

og Arbejdstogets Fører maa da rette Forespørgsel til en nærmere liggende Station eller blive holdende paa den Station, hvor han befinder sig. I sidste Tilfælde afgiver denne Station til Tog N og samtlige Stationer i Retning af Tog N Depechen:

»Arbejdstoget krydser Tog N i Z.«

Et Arbejdstog maa ikke forlægge en Gang vedtagen Krydsning med et Plan- eller Særtog.

Saaframt et Arbejdstog er færdigt med sit Arbejde tidligere end det i Anmeldelsen anførte Klokkeslet for Arbejdskørslens Ophør, underretter Føreren ved Liniedepeche samtlige Stationer paa Arbejdsstrækningen.

Sneplovtog.

§ 17.

Sneplovtog, der skal rydde Banen, anordnes af Driftsbestyreren eller en af ham dertil bemyndiget Tjenestemand. De fremføres som Arbejdstog.

D. Hjælpetog og Hjælpemaskiner.

§ 18.

Hjælpetog og Hjælpemaskiner behandles som Særtog, indtil de naar det Banestykke, paa hvilken Hjælpen skal ydes. For dettes Vedkommende føres de i Overensstemmelse med Reglerne for nedbrudte Tog.

Under paatrængende Forhold kan Hjælpetog og Hjælpemaskiner sendes over Banen uden i Forvejen at være anmeldte, eventuelt uden at der er erhvervet fri Bane, men de skal da fremføres med stor Forsigtighed og under hyppig Brug af Dampfløjten. Banen maa derfor altid holdes fri og ubelemret, eller de rigtige Signaler være udstillet.

E. Materialvogne, Trollier og Draisiner.

§ 19.

Materialvogne og andre enkelte Køretøjer, der er saa tunge, at de i tom Tilstand ikke ved Haandkraft kan kastes ud af Sporet og bringes tilbage paa dette, skal, naar de fremføres over Banen ved andre Midler end Lokomotiver, anordnes, anmeldes og ledes efter de for Arbejdstog gældende Regler.

Trollier og Draisiner maa ikke fremføres over Banen uden uafbrudt Ledsagelse af en Tjenestemand, der da tillige bliver ansvarlig for deres Førelse. I Mørke eller stærk Taage maa ikke køres med Trollier, medmindre Arbejdet paa Banen eller andre Omstændigheder gør det paatrængende nødvendigt. Under samme Forhold maa det saavidt muligt undgaas at benytte Draisiner.

F. Almindelige Regler.**Tog paa samme Banestykke.**

§ 20.

Tog, der løber i modsat Retning, maa aldrig indlades samtidig paa samme Banestykke (en mellem 2 med Telegraf- (Telefon)apparat forsynede Nabostationer beliggende Banestrækning) undtagen i Tilfælde af, at det ene Tog er forulykket, og det andet skal bringe det Hjælp.

Tog i samme Retning skal med samme Undtagelse, som ovenfor nævnt, følge efter hinanden med Stationsafstand.

**Togenes Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa Stationer.
Sporbenyttelse paa Stationer.**

§ 21.

Signal til Ind-, Ud- og Gennemkørsel paa en Station gives af Stationsbestyreren eller efter hans særlige Ordre i hvert enkelt Tilfælde af en anden ansat, og Ansaret for Togenes rette Kørsel indenfor Stationens Omraade paa-hviler udelukkende Stationsbestyreren.

Naar to Tog samtidig nærmer sig en Station fra modsatte Retninger, maa kun et Tog ad Gangen indlades, og det andet standses udenfor Stationen, til det første er kørt ind.

Ved Indkørslen til Stationerne skal Togets Hastighed formindskes saa betimeligt, at Toget om fornødent kan standses, inden det har naaet det første Sporskifte.

Naar Lokomotivføreren nærmer sig en Station, hvor Toget ikke skal holde, har han at formindske Lokomotivets Hastighed og køre med Forsigtighed.

Naar Tog af samme Klasse krydser hinanden, skal som almindelig Regel Togene holde sig tilhøjre for hinanden, saaledes at det Tog, for hvilket Sidesporet ligger tilhøjre, føres ind paa dette.

Naar Tog af en højere Klasse krydser Tog af en lavere Klasse, skal det første som Regel holde Hovedsporet og det andet Sidesporet.

Nødvendiggør Forholdene Afvigelse fra denne Spørbenyttelse, skal Lokomotivføreren underrettes paa en tidligere Station, eller Togene rangeres ind.

Af- og Tilbagemelding af Tog.

§ 22.

Forinden et Tog kan forlade eller køre igennem en Station, skal det afmeldes til næste Station, hvilket skeer ved, at Stationen, førend Toget afgaar eller kører igennem, sender den næste Station Depechen:

»Tog N x« (Hvis Telefon benyttes: »Tog N afgaar«), for hvilken Depeche Kvittring gives paa sædvanlig Maade.

Endvidere har enhver Station efter at have overbevist sig om, at Slutsignalerne er til Stede, at melde Toget tilbage til den nærmest bagved liggende Station, hvilket sker ved Depechen:

»Tog N a« (Hvis Telefon benyttes: »Tog N her« eller »Tog N er passeret«), for hvilken Depeche Kvittring ligeledes gives paa sædvanlig Maade.

Kan den Station, hvortil Afmeldingen skal ske, ikke vækkes paa Grund af, at Telegrafan (Telefonen) er i Uorden, skal Toget forinden Afgangen underrettes derom, og Toget maa da fremføres med særlig Forsigtighed.

»Særlig Togordre« og »Fri Bane«.

§ 23.

Tog, der skal føres paa »Særlig Togordre« (§ 25) over en vis Banestrækning, maa ikke gaa ind paa den paagældende Banestræk-

ning uden at have faaet skriftlig Tilladelse dertil. En Stationsbestyrer maa kun meddele saadan Tilladelse, efter at han igennem Telegrafan (Telefonen) har erhvervet »Fri Bane« for Toget, det vil sige: Meddelelse fra de foran liggende Stationer om, at Toget uhindret af andre Tog kan gaa over Strækningen.

Erhvervelse af fri Bane.

§ 24.

For Erhvervelse af fri Bane gælder følgende Regler:

- a. »Fri Bane« for et Tog, M, fra en Station A til den nærmest foran liggende Station B erhverves paa følgende Maade:
Station A sender Station B følgende Forespørgsel:
»Har Tog M fri Bane til B?«
Er Banen ikke fri, svarer Station B:
»Nej! Banen er ikke fri.«
I modsat Tilfælde svarer den:
»Tog M har fri Bane til B.«
- b. Vil en Station forskaffe et Tog, M, fri Bane for en længere Banestrækning, benyttes følgende Fremgangsmaade:



A, B, C, o. s v. er Stationer. Station A søger fri Bane for Toget til Station H. Den afsender da følgende Liniedepeche over Banestrækningen:

»Har Tog M fri Bane til H?«
Station B melder derefter til C:
»Tog M har fri Bane fra A til B.«
Station C derefter til D:

»Tog M har fri Bane fra A til C«,
og saa fremdeles, indtil Station G melder til H:
»Tog M har fri Bane fra A til G,«

hvorpaa Station H giver Liniedepechen:

»Tog M har fri Bane fra A til H«
tilbage til Station A.

- c. Er Banen ikke fri længere end til Station D, slutter denne Station foreløbigt Meldingerne og giver Liniedepechen:

»Tog M har kun fri Bane fra A til D«
tilbage til Station A.

- d. Kan en Station, f. Eks E, ikke vækkes, slutter Station D paa samme Maade som ovenfor under Punkt c angivet, men sender straks derpaa følgende Depeche til Station F:

»Søg fri Bane for Tog M til H. E kan ikke vækkes.«

Naar Station F derefter paa den ovenfor beskrevne Maade har erholdt fri Bane fra F til H, sender den Station D følgende Depeche:

»Tog M har fri Bane herfra til H. Tog X sidst ankommet fra, Tog Y sidst afgaaet til E.«

Kan Station D deraf slutte, at Banen maa være fri mellem den og Station F, giver den Tog M fri Bane til Station H, men Underretning om, at Station E ikke har kunnet vækkes, skal da paategnes den særlige Togordre, og Toget mellem D og E fremføres med særlig Forsigtighed.

- e. Søges fri Bane for et Tog, M, fra en Station, hvor det har krydset et andet Tog, N, skal Forespørgslen affattes saaledes:

»Tog N er her. Har Tog M fri Bane til H?«

- f. Søges fri Bane for et Tog, M, fra en Station, hvor Toget skal krydse et andet Tog, N, som endnu ikke er ankommet, affattes Forespørgslen saaledes:

»Har Tog M fri Bane til H, naar Tog N er her?«

Fri Bane maa hverken forlanges eller gives udover den Station, hvor det paagældende Tog skal krydse, overhale eller over-

hales af et andet Tog, og det paahviler derfor Krydsnings- (Overhalings-)Stationerne at erhverve fri Bane for Toget for den paafølgende Banestrækning.

Naar der er givet et Tog fri Bane paa et Banestykke, maa ingen Station tillade noget andet Tog at gaa ind paa det paagældende Banestykke, forinden hint Tog har passeret Banestykket, med mindre den givne «fri Bane» er bleven ugyldig som Følge af Krydsningsforlægning, Togoverhaling, Togindstilling eller Tognedbrud.

Udfærdigelse og OVERRÆKKELSE af den særlige Togordre.

§ 25.

I den særlige Togordre, der udfærdiges paa en dertil bestemt Formular, indføres, for hvor lang en Strækning det paagældende Tog har faaet fri Bane. Den underskrives af vedkommende Stationsbestyrer og overrækkes Togføreren, som efter at have gjort sig bekendt med den overrækker den til Lokomotivføreren inden Togets Afgang.

OVERRÆKKELSEN af den særlige Togordre skal, for de Plan- og Særtogs Vedkommende, som ellers ikke skal standse paa Stationen, ske umiddelbart fra denne til Lokomotivføreren under Togets Kørsel forbi Stationen, altsaa uden Togføreren Mellekomst. Ordren skal derfor holdes rede til OVERRÆKKELSE, og Togets Fart sagtnes saa meget, at OVERRÆKKELSEN kan finde Sted. I saadanne Tilfælde holdes Indkørselssignalet paa »Kør frem«, og OVERRÆKKELSEN af den særlige Togordre erstatter Stationens Afgangstilladelse, medens Togføreren Afgangssignal bortfalder.

Udebliver den forventede OVERRÆKKELSE af Togordren, skal Lokomotivføreren standse Toget.

Naar et Tog har naaet den Station, hvortil fri Bane er givet, udfærdiges en ny Togordre for den følgende Banestrækning, paa hvilken Toget skal føres paa særlig Togordre.

Stationsbestyrerens Afløsning.

§ 26.

Naar en Stationsbestyrer (ved hvilket Udtryk overalt i nærværende Reglement forstaas den paa det givne Tidspunkt tjenestehavende, »fungerende« Stationsbestyrer) afløses i sin Tjeneste, skal Bemærkning derom gøres i Telegraf-(Telefon)journalen, hvortil føjes de Ordre og Bestemmelser, Stationsbestyreren muligvis maatte have modtaget angaaende Togenes Gang, og som det er nødvendigt for Afløseren at kende. Bemærkningen underskrives af Afløseren.

Afløsning maa ikke finde Sted uden bydende Nødvendighed, naar der er begyndt Skridt til Forlægning af Krydsninger, Forandring af Overhalinger eller Indstilling af Tog. I saa Tilfælde maa den i Øjeblikket fungerende Stationsbestyrer ikke forlade sin Post, førend den paabegyndte Sag er fuldstændig afsluttet.

Depecher og Skrivelser om Toggangen.

§ 27.

Stationsbestyreren (§ 26, 1ste Stykke) afgiver og modtager alle Telegraf- (Telefon)meldinger, hvorved Togenes Gang ledes.

En Depeche, der angaar Togenes Gang, skal altid være forsynet med Underskrift — for Depecher fra en Stationer Stationsnavnet (se Stykke 4) tilstrækkelig Underskrift — og skal straks, hvad enten den gives eller modtages, indføres i Telegraf-(Telefon)journalen, henholdsvis Togjournalen. Modtageren skal i alle vigtige Tilfælde — f. Eks. angaaende Krydsningsforlægninger, Anordning af Særtog o. s. v. — give den tilbage til Afsenderen til Sammenligning, og denne skal indføre den saaledes tilbagegivne Depeche i sin Telegraf-(Telefon)journal. En Liniedepeche skal dog kun gentages af den paagældende Endestation til den Station, der har afsendt Liniedepechen.

Stationsbestyreren (§ 26, 1ste Stykke) er ansvarlig for de Depecher, der afsendes eller skal afsendes fra Stationen angaaende Togenes Gang, og den Omstændighed, at en ansat har misforstaaet en mundtlig Ordre fra Stationsbestyreren eller undladt at efterkomme den, kan ikke i nogen Henseende formindske det Ansvar, som paahviler Stationsbestyreren, idet denne i ethvert Tilfælde har at forvisse sig om, at hans Ordre bliver rigtigt udført. Ankomne Depecher eller Skrivelser, der berører Togenes Sikkerhed, skal, for saa vidt de ikke modtages af Stationsbestyreren personlig, øjeblikkeligt meddeles denne.

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

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

G .Driftsuregelmæssigheder.

Indstilling af Tog.

§ 28.

Naar et Tog paa Grund af Uheld eller af andre Aarsager maa indstilles, skal uopholdeligt telegrafisk (telefonisk) Meddelelse derom sendes Driftsbestyreren og samtlige Stationer paa den Strækning, over hvilken Toget skulde være gaaet, hvorhos skriftlig Meddelelse om Togets Indstilling skal afgives til Togførerne for de Tog, der skulde have krydset, overhalet eller være overhalet af det indstillede Tog. Efter at Togføreren har gjort sig bekendt med Meddelelsen, afgiver han denne til Lokomotivføreren.

Bliver det muligt at lade et indstillet Tog genoptage sin Fart, bliver det paany at anordne og fremføre som Særtog.

Telegrafen (Telefonen) i Uorden.

§ 29.

Er Telegrafen (Telefonen) i Uorden, og der ikke ad anden Vej, f. Eks. den offentlige Telegraf (Telefon), lader sig tilvejebringe den nødvendige Forbindelse, maa der ikke føres andre Tog over Banen end Plantogene, de forud anmeldte Særtog og eventuelt Hjælpetog.

De fastsatte Krydsninger (Overhalinger) 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 blive nødvendigt at erstatte dem med et enkelt Lokomotiv, en Draisine, ridende eller gaende Bud.

Togene fremføres med forøget Opmærksomhed overfor eventuelt foran løbende Tog. Intet Tog maa afsendes fra en Station, før det forudgaaende Tog kan beregnes at være naaet til den foran liggende Station, og ikke tidligere end 10 Minutter efter det forrige Togs Afgang.

Arbejdstog føres under saadanne Forhold ind paa en af de Stationer, der begrænser det Banestykke, hvorpaa det befinder sig, og underretter ved Bud, eventuelt ved Maskinen, den anden Station om dets Ankomst. Først naar saadan Underretning er modtaget, tør det tillades andre Tog at komme ind paa Banestykket.

Fra Ankomststationen kan Arbejdstoget føres videre i Forbindelse med (tilkoblet til) et Plantog eller anmeldt Særtog.

Ufarbare Banestrækninger.

§ 30.

Er et Banestykke af en eller anden Grund blevet ufarbart, f. Eks. ved Jordskred, afgives straks Melding til Driftsbestyreren eller hans bemyndigede Stedfortræder, der da foretager de Ændringer i Togenes Gang, der bliver nødvendige. Er Banestrækningens Ufarbarhed foraarsaget af stærk Blæst eller Snelæg, kommer de herfor gældende særlige Forskrifter til Anvendelse.

Opdager Tog- eller Lokomotivføreren under Kørselen nogen Mangel ved Banen, der kan være til Hinder for det følgende Tog, maa der straks sørges for dettes Sikkerhed, om fornødent ved at standse Toget, ligesom der under alle Omstændigheder maa gives den første Station Melding.

Nedbrudte Tog.

§ 31.

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

Ved ethvert Uheld eller Standsning, der indtræffer undervejs, er det altid Togføreren, der efter Samraad med Lokomotivføreren tager Bestemmelse om, hvad der skal foretages. Naar Forholdene ikke tillader at indhente Togførerenes Ordre, maa Lokomotivføreren og enhver af Togets Betjente handle paa egen Haand i Henhold til de nedenfor anførte Regler.

Viser der sig Mangel ved Lokomotivet eller Vognene, skal Kørslen fortsættes, for saa vidt dette er gørligt og kan ske uden Fare for de rejsende og Toget, samt for saa vidt det maa antages, at Rejsens Maal kan naas hurtigere herved, end ved at kalde et Reserverlokomotiv til Hjælp.

Naar et Tog paa den frie Bane af en eller anden Grund bliver ude af Stand til at fortsætte sit Løb, skal der straks

udstilles Signaler, der viser, at Banen er spærret, samt drages Omsorg for de rejsende.

Er Beskadigelsen af en saadan Beskaffenhed, at Toget ikke kan føres frem, men kun tilbage, skal der sendes en Mand forud for Toget i en Afstand af 1000 Skridt (ca. 750 m), forsynet med Signal til at standse ethvert Tog eller Lokomotiv, der maatte komme imod ham.

Er Beskadigelsen af en saadan Beskaffenhed, eller er Banens Tilstand saaledes, at Toget hverken kan føres frem eller tilbage, maa Togføreren sende Folk forsynede med de nødvendige Signaler ud til hver Side af Toget med Ordre til i en Afstand af mindst 600 Skridt (ca. 500 m) at standse ethvert kommende Tog eller Lokomotiv, hvorhos der tillige paa hurtigste Maade sendes Bud til den nærmeste Station med skriftlig Melding om Togets Tilstand og Forlangende om Assistance. Denne Station afgiver Melding om Uheldet til Driftsbestyreren eller hans bemyndigede Stedfortræder og til den paa den anden Side af det nedbrudte Tog beliggende Station, for hvilken Melding dog sidstnævnte Station har at kvittere. Et nedbrudt Tog maa ikke samtidig forlange Hjælp fra to eller flere Stationer.

Saafrømt et Tog er standset paa Banen og har forlangt Hjælpelokomotiv, men bliver i Stand til at gaa videre, inden dette ankommer, maa det straks meldes saa vidt muligt ved Telegraf (Telefon), og Toget maa ikke fortsætte Rejsen i den Retning, hvorfra Hjælpelokomotivet ventes, forinden dette er ankommet, eller der haves sikker Underretning om, at det ikke vil komme. Er Togets Retning derimod modsat den, hvorfra Hjælpelokomotivet ventes, er det vel Toget tilladt at gaa videre, men dette bør dog kun ske med største Forsigtighed.

Naar et standset Tog atter sættes i Bevægelse, men Banen er i en saadan Tilstand, at den ikke kan befares af andre efterfølgende Tog, maa Togføreren, forinden han fortsætter Rejsen, sørge for, at Ufarbarheden tilkendegives ved de behørigte Signaler.

Beskadigede og efterladte Vogne.

§ 32.

Opdages det, at en Vogn i et Tog er saa beskadiget, at dens videre Benyttelse kan medføre Fare for Toget, skal Togføreren efter Samraad med Lokomotivføreren om muligt føre Toget med Forsigtighed frem til nærmeste Station, og Vognen der udsættes.

Kan dette ikke ske, betragtes Toget som nedbrudt, og Reglerne herfor kommer til Anvendelse.

Naar et Lokomotiv ikke er i Stand til at trække hele Toget, maa Togføreren efter at have udstillet de fornødne Signaler lade en Del af Toget blive tilbage paa den frie Bane, dækket af Signaler og under behørigt Tilsyn, og lade Lokomotivet gaa med Resten til nærmeste Station, eventuelt Sidespor. Lokomotivet maa da snarest muligt vende tilbage for at hente Resten af Toget.

Ild i Toget.

§ 33.

Bemærkes der Ild i et Tog, 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 tilveje. Det er forbudt, naar Ilden opdages, at forsøge at føre Toget videre for at naa Steder, hvor der findes Vand.

Sprængning af Tog.

§ 34.

Saafrømt et Tog under Kørslen skulde blive adskilt i 2 Dele ved Brud af Koblinger eller af andre Aarsager, maa den forreste Del, der føres af Lokomotivet, ikke holde

stille, forinden den bageste Del enten er fuldstændig standset eller i alt Fald er blevet saa langt tilbage, at der ikke er Anledning til at befrygte noget Sammenstød af de tvende adskilte Dele af Toget. Først naar dette er Tilfældet, maa den forreste Del af Toget med Lokomotivet atter rykke tilbage for at optage den tilbageblevne Del, der i hvert Fald maa søges standset snarest muligt.

Løse Vogne.

§ 35.

Skulde Vogne af Vinden eller paa anden Maade blive ført ud fra en Station paa den frie Bane, skal Stationen, saafremt den bemærker det, allarmere Linien.

Bemærkes løse Vogne paa Banen, skal enhver Tjenestemand ved alle til hans Raadighed staaende Midler søge at standse dem eller kaste dem ud af Sporet. De skal uden Ophold dækkes ved de foreskrevne Faresignaler, og Melding om det forefaldne afgives til nærmeste Station, til hvilken Vognene derefter om muligt søges indbragt. Stationer, som kan vente løse Vogne, skal træffe de Foranstaltninger, som Omstændighederne tillader, for at formindske Omfanget af den Ulykke, der kan indtræde.

§ 36.

Overalt, hvor der i dette Reglement er nævnt Stationer, forstaas herved tillige Holdepladser forsynet med Telegraf- (Telefon-)apparater, paa hvilke Sikkerhedstjenesten er underlagt Holdepladsens Bestyrer.
