

4. Q. 1.

A. Nr. 43

ERNBANETRANSPORTREGLEMENT

FOR

HÆREN.



KJØBENHAVN.
CENTRALTRYKKERIET.

1909.

V. Løst. No. 24/1910.

2. Rbl. (1921) indf. R.

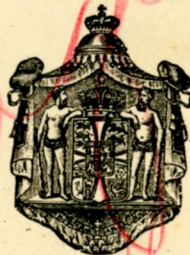
Adjutanten



JERNBANETRANSPORTREGLEMENT

FOR

HÆREN.



KJØBENHAVN.

CENTRALTRYKKERIET.

1909.

JERNBANETRANSPORTREGLEMENT

FOR

HÆREN



KØBENHAVN
CENTRALTRYKKERIE

1909

Indholdsfortegnelse

Dette Jernbanetransportreglement for Hæren skal fremtidigt tjene som Rettesnor for alle Vedkommende.

Kjøbenhavn, i Krigsministeriet, den 24/6 1909.

N. Neergaard.

Indholdsfortegnelse.

	Side
Almindelige Bemærkninger.....	7
I. Befordring med offentlige Tog.....	7
II. Befordring med Militærtog.....	8
Ind- og Udladningskommandoet.....	8
Møde paa Afgangsstedet.....	13
Indladning af Køretøjer og Feltartillerimateriel.....	14
Indladning af Heste.....	23
Mandskabets Indstigning.....	25
Forhold under Kørselen.....	27
Mandskabets Udstigning.....	29
Udladning af Heste.....	29
Udladning af Køretøjer og Feltartillerimateriel.....	30
Ind- og Udladning af Fæstningsskyts med Tilbehør.....	30
III. Forskellige Arter af Militærtog.....	34
a. Bataillonstog.....	34
b. Eskadronstog.....	35
c. Batteritog.....	36
d. Pionertog.....	40
e. Særlige Tog.....	40
1. Ammunitionstog.....	40
2. Sygetog.....	44
3. Tog til Fæstningsskyts.....	48
IV. Det militære Jernbanehjælpemateriel.....	50
behør og dets Anbringelse.....	60
V. <i>Operationskørsel</i>	<i>65</i>

- Skema 1. Oplysninger om Statsbanernes Personvogne 1908.
- 2. — — — Godsvogne 1908.
 - 3. Maalangivelser for Statsbanernes aabne Godsvogne.
 - 4. Batteritog med Hjælpemateriel.
 - 5. Bataillonstog, Eskadronstog, Batteritog uden Hjælpemateriel.
 - 6. Fortegnelse over, hvor meget Fæstningsskyts med Tilbehør samt hvor mange Trainvogne, der kan rummes i forskellige Jernbanevogne m. m.
 - 7. Oversigt over den til Ind- og Udladning af Fæstningsskyts med Tilbehør i Jernbanevogne og til Læsning af Briskemateriel paa Train- eller Færdselsvogne medgaaende Tid samt over det Antal Mand, der behøves ved Ind- og Udladningen.
 - 8. Vægt i runde Tal af Fæstningsskyts med Tilbehør og andet Materiel.

Almindelige Bemærkninger.

Befordring paa Jernbane af Personer, Heste og Materiel, henhørende til Hæren, sker dels med *offentlige* Tog, der er til Afbenyttelse for alle, dels med *Militærtog*, d. v. s. Særtog, der benyttes udelukkende til militære Transporter.

I. Befordring med offentlige Tog.

1. Befordringen sker i Overensstemmelse saavel med de for Hæren gældende Befordringsbestemmelser som med Banernes Reglementer og efter disses Takster og Tarifbestemmelser; tillige skal de nedenfor under II for Befordring med Militærtog givne Bestemmelser tjene til Vejledning.
2. Naar et Kommando paa over 40 Mand skal afgaa pr. Bane, samt naar der skal afsendes Heste, skal Afdelingen om muligt Dagen forinden gøre Anmeldelse derom paa Afgangsstationen.
3. Forud for enhver Troppetransport paa Jernbane skal vedkommende Underafdeling indskærpe Bestemmelserne for Mandskabets Forhold under Kørselen (jfr. Pkt. 35).
4. Befordring af Kommandoer med Heste samt Forsendelse af Køretøjer sker i Reglen med Godstog.
5. Et Kommando holdes saa vidt muligt samlet i Toget.
Soldaterne beholder deres Udrustning hos sig i de Vognum, hvori de kører.

Hesteudrustning samt andre Genstande, der i tjenstligt Øjemed medføres af Kommandoer eller enkeltrejsende, f. Eks. Arkivsager og Opmaalingsredskaber, forsendes som Rejsegods, med mindre Forholdene tillader at vælge den langsommere Befordring efter Ilgods-, Fragtgods- eller Vognladningstakst.

6. *Ammunition, der medføres af Troppesafdelinger, kan indlades i samme Tog som disse, naar den er pakket i Patroner, ^{vogne} Forstillinger eller Ammunitionsvogne (jfr. Pkt. 67). Iøvrigt forsendes Ammunition i Fredstid efter nærmere Forhandling med vedkommende Trafikbestyrer, og idet de i »Reglementariske Bestemmelser og Takster for Befordring af Gods m. m. over de danske Statsbaner med tilhørende Færgeforbindelser« givne Regler saa vidt muligt iagttages.

Under Mobiliseringsforhold, ved Hærens Sammendragning, ved Operationskørsel og iøvrigt under Feltforhold forsendes Ammunition i særlige Tog efter de i Pkt. 67—70 givne Regler.

II. Befordring med Militærtog.

7. Naar Kommandoets Størrelse eller Hverv kræver det, benyttes Militærtog.

Skal der med samme Tog beforders Kommandoer, henhørende til forskellige Afdelinger (Underafdelinger), leder hvert Kommando, naar ikke anderledes er bestemt, selv sin Transport.

Naar den ældste Befalingsmand anser en Samvirken for nødvendig, skal han dog betragtes som øverstbefalende for det hele.

Ind- og Udladningskommandoet.

8. Naar en Afdeling (Underafdeling) skal beforders med Jernbanetog, sætter dens Chef sig i betimelig Tid ved en

dertil beordret Officer, *Førselsofficeren* (ordentligvis en Premierløjtnant*), i Forbindelse med Stationsforstanderen paa Afgangsstedet. Førselsofficeren træffer foreløbig Aftale om Togets Sammensætning, Antallet og Arten af Vogne, Togets Plads, Adgangsvej, den Plads, hvor Afdelingen skal opmarchere, m. m. og gør sig bekendt med Forholdene paa og ved Stationen.

Til Raadighed for Førselsofficeren stilles nogle *Førselsunderofficerer*, nemlig for hver Underafdeling af Fodfolket 1 Underofficer, af Rytteriet og Artilleriet 2 Underofficerer, samt for en Afdelings Train 1 Underofficer, og saa vidt muligt desuden 1 Befalingsmand (Underkorporal) for hvert Sted, hvor Indladning af Heste eller Materiel skal foretages.

Desuden afgives det fornødne *Arbejdskommando* og Mandskab til Overholdelse af Orden.

Førselsofficeren, Førselsunderofficererne og Arbejdskommandoet møder paa Stationen i marchfærdig Stand (ved Rytteriet medhavende deres Heste) om muligt 1 Time før Afdelingen eller den Del af samme, der skal indtræffe først.

9. *Førselsofficeren* medbringer en Liste over Styrken af Personer, Heste og Køretøjer samt over Gods, som medføres særskilt.

Han foranlediger ved Henvendelse til Stationsforstanderen, at Jernbanevogne, Ramper og andet Hjælpemateriel er færdigt til Afbenyttelse til den befalede Tid.

Han foretager en Fordeling af Vognrummene, hvorved iagttages, at Chefen for Afdelingen (Underafdelingen) om muligt faar Plads i Midten af Toget, og at en Spillemand anbringes nær ved Chefen.

Han kan med Chefens Samtykke træffe Bestemmelse om saadanne Afvigelser fra de gældende Regler for Be-

* Beforders Afdelings Train for sig, kan Intendanten være Førselsofficer for dette.

fordring i bestemte Vognklasser, som nødvendigt Hensyn til Ordens Overholdelse og til Pladsen kræver.

Han sørger for, at Bremsevoagnene fortrinsvis bliver læsede.

Han instruerer Førselsunderofficererne om Fordelingen af Vognene, om Rampernes Benyttelse og om, hvad der paa Grund af de lokale Forhold særlig maatte være at iagttage, f. Eks. med Hensyn til Indmarchen paa Stationen og Adgangen til Underafdelingens Togdel.

Han efterser saa vidt muligt samtlige Vogne, fortrinsvis dem, der er bestemte til Transport af Heste.

Mindre Mangler, særlig ved Vognbunden, afhjælpes om muligt ved Arbejdskommandoets Hjælp — over beskadigede Steder i Vognbunden paasømmes et eller flere Brædder; Søm o. l., paa hvilke Hestene kan komme til Skade, fjernes saavel fra Vognbunden som fra Sidevæggene. Forefindes større Mangler, som Arbejdskommandoet ikke har tilstrækkelige Midler til at afhjælpe, foranlediges ved Henvendelse til Stationsforstanderen de paagældende Vogne udskudte og erstattede med andre.

Han paaser, at de Vognrum, der ikke skal benyttes, holdes lukkede.

Om fornødent udstiller han Poster for at holde uvedkommende borte.

Naar Afdelingen (Underafdelingen) ankommer ved Stationen, melder han til Chefen de trufne Foranstaltninger, og hvad der iøvrigt maatte være at bemærke, samt sørger for, at Togføreren fremstiller sig for Chefen.

Efter Indladningen paaser han, at Ramper og andet Hjælpemateriel, der skal medføres, anbringes i Toget.

Han anmoder Stationsforstanderen om at meddele Udladestationen, hvorvidt Toget medfører Hjælpemateriel til Udladning af Heste og Køretøjer.

Ved Ankomsten til Udladningsstedet skaffer han sig Oplysning om de Forhold, der kan have Betydning for Udladning og Afmarch.

Ved Hjælp af Førselsunderofficererne og Arbejdskommandoet forbereder han alt til Udladning, og efter at denne er endt, paaser han, at Ramper og andet Hjælpemateriel atter ordnes eller anbringes i Toget, saafremt det vedblivende skal følge med dette, samt afgiver om fornødent Hjælp, naar Toget igen skal samles og hurtigt ordnes til Afgang.

Naar et og samme Batteritog med Hjælpemateriel (se nedenfor) skal benyttes gentagne Gange under fortsat Drift, gives der det ordentligvis en fast Besætning af 1 Befalingsmand (Underkorporal) og 12 menige (eventuelt af et Feltpionerkompagni), hvilket Kommando har Tilsyn med det til Toget hørende Hjælpemateriel og giver Anvisning til dets hensigtsmæssige og hurtige Benyttelse.

Anm.: I Frost- og Regnvejr stros Grus paa Ramperne, paa Gulvene, i de aabne Vogne og paa andre Steder, hvor det er nødvendigt.

Skal Afdelingen afgive Mandskab til Betjening af Bremserne, er han ansvarlig for, at dette Mandskab bliver tilstrækkelig godt instrueret om dets Pligter, i hvilken Anledning han forhandler med Togføreren om Sagen.

Bremsevoagn anbringes en Befalingsmand, forsynet med et Signalfag og en Lygte.

Han instruerer de paagældende om, at de under Kørselen maa have deres Opmærksomhed henvendt paa Toget, saavel fremefter som bagud, samt om, at de, saasnart der maatte være Fare paa Færde eller indtræffer Tilfælde, som kan afstedkomme større Skade — en løsrevet Hest el. lign. — rækker Flaget, om Natten Lygten, ud til den ene Side af Toget. Saasnart Signalet gives ét Sted, rækker alle de paagældende Flaget, henholdsvis Lygten, ud til samme Side.*)

Han foranlediger endvidere, at der paa Lokomotivet for saadanne Tog posteres en Underofficer med Ordre til

*) I nogle Taarnbremsekupéer, navnlig paa lukkede Vogne, kan Signalet kun observeres til den Side, til hvilken Kupédøren vender; paa de fleste aabne Vogne derimod til begge Sider.

at iagttage samtlige Bremsevoagne og til, saasnart Signalet gives, at underrette Lokomotivføreren, for at denne kan standse Toget.

10. *Førselsunderofficererne* er til Hjælp for Førselsofficeren ved Forberedelserne til Ind- og Udladningen.

De optegner de for deres Underafdeling bestemte Jernbanevognes Bogstaver og Nr. i den Orden, hvori Vognene er indrangerede i Toget, og udstiller en Post ved hver Ende af den Vognrække, som Underafdelingen skal benytte.

Ved Afdelingens (Underafdelingens) Ankomst til Stationen melder de til deres Underafdeling, hvilke Vognrum der skal benyttes af den, hvor Heste og Materiel skal indlades, og hvad der iøvrigt maatte være at bemærke. De af dem, der ikke skal vise Vej under Henmarchen til Vognene, leder Indladningen ved Ramperne eller hjælper paa anden Maade til efter Førselsofficerens Bestemmelse.

Efter Indladningen fører Førselsunderofficeren sit Arbejdsmandskab til de Vognrum, hvori det skal køre. Naar en transportabel Rampe, som har været benyttet ved Indladningen, føres med Toget, vil det ved Rampen anbragte Arbejdshold i Reglen blive transporteret i samme Vogn som denne, og vedkommende Førselsunderofficer sørger da for, at Mandskabet, saasnart Rampen er anbragt i Vognen, kommer op i denne; han selv følger med i samme Vogn.

Under Udladningen hjælper Førselsunderofficererne til paa tilsvarende Maade som under Indladningen.

Hvis en Ordning af Toget og Materiellet efter endt Udladning er nødvendig, er de Førselsofficeren behjælpelige herved.

11. *Arbejdskommandoet* inddeles i Arbejdshold, et for hver Rampe. Under Førselsunderofficerernes Ledelse skal Holdene forberede Toget til Afgang, være behjælpelige

ved Op- og Nedbringning af de Køretøjer, hvis Betjeningsmandskab er utilstrækkeligt hertil, holde Heste og Udrustningsgenstande, flytte Jernbanevoagne og Ramper og udføre, hvad der iøvrigt maatte forefalde.

Arbejdsholdets Størrelse er i Reglen for Stationsrampers Vedkommende: 6 Mand for hver let Hjulrampe, 8 Mand for hver almindelig, fast Rampe, 16 Mand for hver stor, transportabel Rampe og hver stor, fast Kreaturrampe (Siderampe), ved hvilken flere Vogne samtidig indlades fra Siden. For Hjælpemateriellets Ramper (se Pkt. 81 og 82) er Arbejdsholdets Størrelse: 18 Mand for hver af de svære, adskillelige Ramper af ældre Model og 12 Mand for hver let Rampe eller Hjulrampe.

Benyttes Batteritog med Hjælpemateriel behøves endvidere:

- 8 Mand til Aftagning af Vognenes Endefjæle og til Anbringelse af Hjælpemateriellets Endebomme,
- 4 Mand til Anbringelse af Hjælpemateriellets Hestebomme og Haandbremsestænger og
- 8 Mand til Anbringelse af Forbindelsesbroerne mellem Vognene.

12. Togets Rangering ledes af en Jernbaneembedsmand. Forøvrigt giver Jernbanebetjentene fornøden Anvisning ved Ind- og Udladning og efterser Vogndøres og Vognklappers Lukning.

Møde paa Afgangsstedet.

13. I Almindelighed skal en Afdeling af Fodfolket eller Underafdeling af Ingeniørregimentet møde 25 Minutter, en Underafdeling af Rytteriet 45 Minutter, en Underafdeling af Artilleriet og en Afdelings eller Underafdelings Train 1 Time før Afgangstiden.

De angivne Tider kan forøges efter Omstændighederne og navnlig for Trainets Vedkommende efter dettes Størrelse. De maa i Reglen forlænges, naar Indladning skal foregaa paa en Landstation eller paa fri Bane.

14. Alle Skydevaaben skal som Regel være afladede inden Ankomsten paa Stationen. Kasser, der indeholder Ammunition, maa ikke aabnes paa Steder, hvor de kan være udsatte for Gnister fra Lokomotiver el. lign.

Inkladning af Køretøjer og Feltartillerimateriel.

15. Køretøjer beforders, uden at Pakningen udtages. Halm og andre letfængelige Genstande fjernes fra de Køretøjer, som indeholder Ammunition.
16. Køretøjer køres saa tæt som muligt hen til de for Inkladning bestemte Ramper og i saa stort Antal, som Pladsen tillader, hvorpaa der spændes fra.

De til Inkladning bestemte Jernbanevogne eller Togdele fastbremses saa vidt muligt; iøvrigt maa Stoppekiler o. lign. have paa rede Haand til at stoppe for Hjulene under Jernbanevognene, hvis disse ikke kan bremses, eller for Hjulene under Køretøjerne, medens disse befinder sig paa Ramperne.

Besnøringslinier (Foderstrikker) og Broger (Tove) tages frem.

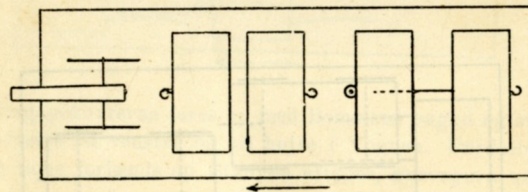
Feltkanonens Forstilling og Lavet bringes i Reglen op hver for sig og hver Del vendt saaledes, som den skal staa i Jernbanevognen. For andre Køretøjer gælder i Almindelighed lignende Regel; dog kan svære firhulede Køretøjer, der er indrettede til at afprodses, hensigtsmæssigt føres frem paaprodsede og med Stangen fremefter, naar gennemgaaende Inkladning fra Enden kan anvendes, og naar desuden Fjælene paa den Jernbanevogn, hvori Køretøjet endelig skal anbringes, er saa lave, at Vending i Jernbanevognen med den afprodsede For eller Bagvogn kan foretages.

17. Til Befordring af Feltskyts og de i Felten benyttede Køretøjer benyttes som Regel P_F eller P_H Vogne.

En P_F eller P_H Vogn uden Bremseindretning kan rumme:

- a) 1 Kanodeling samt 1 Forstilling eller 1 Ammunitionsbagvogn,
 b) 1 Patronkarre og 2 Trainvogne,
 c) 1 Bagagekarre og 2 Trainvogne,
 d) 1 Færdselsvogn og 3 Patronkarrer,
 e) 1 Færdselsvogn og 3 Bagagekarrer,
 f) 4 Bagagekarrer og 1 Patronkarre,
 g) 4 Patron- eller Bagagekarrer,
 h) 1 Patronkarre, 1 Bagagekarre og 1 Trainvogn,
 i) 1 Sygetransportvogn og 1 Trainvogn,
 k) 1 Ambulancevogn og 1 Trainvogn,
 l) 1 Sygetransportvogn og 1 Ambulancevogn,
 m) 2 Train- eller Færdselsvogne samt 2—3 Heste (denne Sammenstilling dog kun under Forudsætning af, at det militære Hjælpemateriel anvendes).

Inkladningen, der altid bør foregaa fra Enden, udføres i Tilfælde a paa følgende Maade:



Kanonens føres op først, hvilende i Marchlejet, Mundingen forrest. Den føres saa langt frem som muligt, saa at Mundingen rager ud over Vognens Endefjæl.

Anvendes Hjælpemateriellet, aftages Endebommen foran Kanonen og erstattes med et Tov (Brogen), der udspændes mellem Vognens Sidevægge. Kanonen bremses.

Derefter inklades de to Forstillinger, den første med Prods Krogen foran i Inkladningsretningen; den bageste

føres forlænds op. Svinglerne aftages og lægges paa Fodbrættet, da de let kan komme i Bekneb under Indladningen. Vognstængerne aftages og lægges paa Bunden af Vognen.

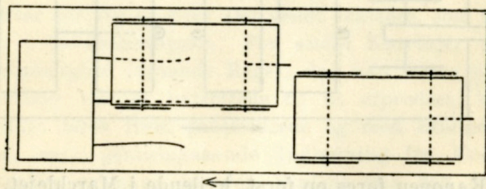
Ammunitionsbagvognen føres forlænds op (Langbommen fremad).

Er det 5te Køretøj en Forstilling, føres den forlænds op i Vognen, idet Svinglerne aftages som før; Stangen aftages derimod ikke, men føres ind under den foranstaaende Bagvogn.

Er det 5te Køretøj en Ammunitionsbagvogn, køres den op med Langbommen fremad og stilles saa tæt op mod den foranstaende Bagvogn som muligt.

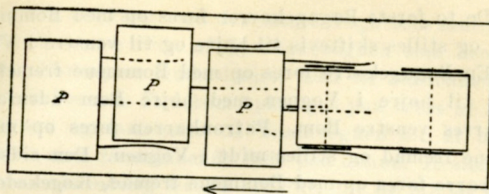
Den bageste Endelem eller den til Hjælpemateriellet hørende Endebom paasættes; den Endefjæl eller Endebom, der ikke benyttes, indlades i Vognen og stilles langs Vognsiden.

Indladningen foregaar i Tilfælde **b** og **c** paa følgende Maade:



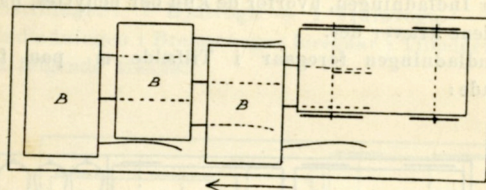
Patronkarren (Bagagekarren) føres op med Bommene bagud; den stilles til venstre i Vognen. Trainvognene føres baglænds op; den første stilles til højre i Vognen, den sidste til venstre; Stængerne aftages.

Indladningen foregaar i Tilfælde **d** paa følgende Maade:



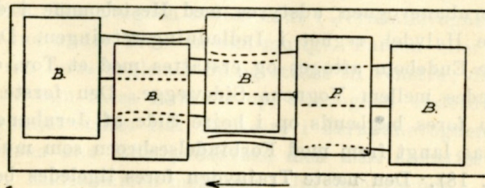
Patronkarrerne føres op med Bommene bagud og stilles skiftevis til venstre og til højre i Vognen. Færdselsvognen føres baglænds op med Hjulene mellem sidste Karres Bomme; Stangen aftages.

Indladningen foregaar i Tilfælde **e** paa følgende Maade:



Bagagekarrerne føres op med Bommene bagud og stilles skiftevis til venstre og til højre i Vognen. Færdselsvognen føres forlænds op, Stangen aftages, Forvognen underdrejes.

Indladningen foregaar i Tilfælde **f** paa følgende Maade:



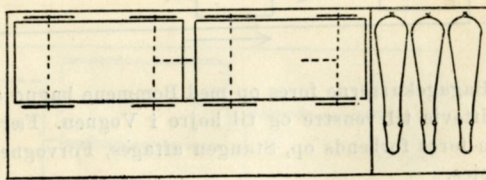
De to første Bagagekarrer føres op med Bommene bagud og stilles skiftevis til højre og til venstre i Vognen.

En Bagagekarre føres op med Bommene fremefter, stilles til højre i Vognen med højre Bom udenfor første Karres venstre Bom. Patronkarren føres op med Bommene fremad og stilles midt i Vognen. Den sidste Bagagekarre føres op med Bommene fremad, Kogekedelstativet mellem Patronkarrens Fjeder og venstre Hjul.

Begge de til Hjælpemateriellet hørende Endebomme bør i dette Tilfælde vendes med Beslaget ind mod Vognen.

Ved de under **g**, **h**, **i**, **k** og **l** anførte Sammenstillinger foregaar Indladningen let og hurtigt, uden at nærmere Vejledning er nødvendig; derimod kræver de under **d**, **e**, og **f** nævnte Sammenstillinger en Del Øvelse hos den, der leder Indladningen, hvorfor de kun bør benyttes, naar Forholdene kræver det.

Indladningen foregaar i Tilfælde **m** paa følgende Maade:



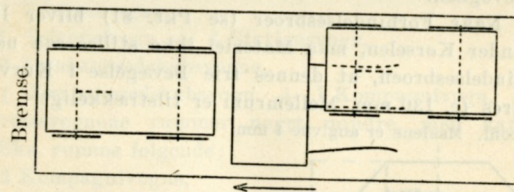
Jernbanevognen udstyres med Hestebomme i den bageste Halvdel, regnet i Indladningsretningen. Den forreste Endebom aftages og erstattes med et Tov, der udspringes mellem Vognens Sidevægge. Den første Trainvogn føres baglænds op i højre Side af Jernbanevognen og saa langt frem mod Forbindelsesbroen som muligt (se Pkt. 18). Den næste Trainvogn føres ligeledes baglænds

op og saa tæt frem mod den første Vogn som muligt; den stilles i samme Side af Jernbanevognen som den første Vogn; Forvognen underdrejes. Den til Jernbanevognens Forende hørende Endebom ophænges paa tværs af Jernbanevognen og fastsures til Trainvognen for at beskytte Hestene mod fremstaaende Dele paa denne. Hestene føres ind paa almindelig Maade (se Pkt. 23) og bindes kort til venstre Hestebom. Den bageste Endebom paasættes.

Anm.: Er det ene eller begge Køretøjer svære Færdselsvogne, maa de føres forlænds op, den største først. Den bageste Endebom paasættes da med Beslaget indad.

En **P_F** eller **P_H** Bremsvogn er mindre end den tilsvarende Vogn uden Bremse; den kan dog f. Eks. benyttes ved de under **b**, **c** og **g** nævnte Sammenstillinger samt Sammenstillingen: 1 Hjulvogn + 1 Trainvogn.

Indladningen i Bremsvogne foregaar i Tilfældene **b** og **c** paa følgende Maade:



En Trainvogn føres forlænds op; Forvognen underdrejes. Trainvognen stilles midt i Jernbanevognen og saa tæt ind under Bremsen som muligt. Patron- eller Bagagekarren føres baglænds op og stilles til venstre; den sidste Trainvogn føres forlænds op, Forvognen underdrejes, og Køretøjet stilles lidt til højre i Jernbanevognen. Endebommen kan ikke paasættes, men maa erstattes med et Tov. Endebommen medføres i Jernbanevognen.

18. Ved Indladningen iagttages iøvrigt følgende:

Under Indladning af tohjulede Køretøjer maa der anvendes Forsigtighed, særlig naar de føres forlænds op, for at de ikke, medens de befinder sig paa Rampen, skal slaa om. Jernbanevognenes Endefjæle eller de til Hjælpermateriellet hørende Endebomme stilles under Indladningen af Køretøjer af enhver Art ved Siden af Jernbanevognen med den ene Ende paa Jorden.

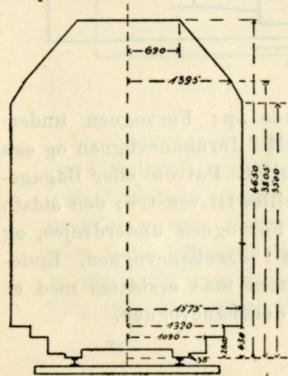
Samtlige Køretøjer surres indbyrdes og til Jernbanevognene. Jernbanebetjentenes Anvisning følges med Hensyn til Beslagenes Anvendelse ved Fastsurringen.

Hjulene maa ikke forkiles ved at fastsømme Klamper til Vognbunden; derimod kan løse Klodser uden Søm lægges under Hjulene.

Ingen Del af Køretøjet, eller hvad der er læsset derpaa, maa rage ud over Siden af Jernbanevognen, ej heller saa langt ud over dens Ende, at det, naar Bufferne er helt sammentrykkede, kan naa nogen Del af Læsset paa Nabovognen.

Naar Forbindelsesbroer (se Pkt. 81) bliver liggende under Kørselen, maa Materiel ikke stilles saa nær Forbindelsesbroen, at dennes frie Bevægelse i Kurver hindres (c. 130 mm. Mellemlum er tilstrækkeligt).

Ladeprofil. Maalene er angivne i mm.



Aabne Jernbanevogne læses ikke højere og bredere, end hosstaaende, for Statsbanerne og for andre Baner gældende Ladeprofil tillader.

Bommene paa tohjulede Køretøjer maa af samme Hensyn ikke stilles højt.

Gennemgaaende Indladning fra Enden af en Række Vogne kan foregaa uden de til Hjælpermateriellet hørende Forbindelsesbroer, naar Mellemlummet mellem Vognene dækkes med løse Sveller, der anbringes oven paa Bufferne. Efter Indladningen anbringes Svellerne i de nærmeste Jernbanevogne.

19. Til Indladning af Ingeniørregimentets Køretøjer*) benyttes P_F eller P_H Vogne.

En P_F eller P_H Vogn uden Bremseindretning kan rumme:

- a₁) 2 Kompagnivogne,
- b₁) 1 Pontonvogn,
- c₁) 2 Bukkevogne, hvoraf 1 aflæsset,
- d₁) 2 Dækplankevogne, hvoraf 1 aflæsset,
- e₁) 2 Reservevogne, hvoraf 1 aflæsset,
- f₁) 1 Dækplankevogn + 1 Reservevogn (aflæsset),
- g₁) 1 Redskabsvogn (henhørende til Feltbroekvipagen) + 1 Ammunitionsvogn,
- h₁) 1 Flydebrovogn,
- i₁) 2 Telegrafvogne,
- k₁) 1 Telegrafvogn + 1 Stationsvogn,
- l₁) 2 Jernbaneredskabsvogne,
- m₁) 1 Jernbaneredskabsvogn + 1 Kompagnivogn.

Bremsevognene rummer noget mindre, men kan dog f. Eks. rumme følgende:

- n₁) 2 Kompagnivogne,
- o₁) 1 Kompagnivogn + 1 Jernbaneredskabsvogn,
- p₁) 1 Telegrafvogn + 1 Stationsvogn.

Indladningen foregaa altid fra Enden af Toget.

I Tilfældene a₁, b₁, h₁, i₁, k₁, l₁, m₁ og n₁ medfører Indladningen ingen Vanskelighed.

Indladningen foregaaer i Tilfældene c₁, d₁ og e₁ paa følgende Maade:

*) Ingeniørregimentets Vogne indlades som Regel læssede. Iøvrigt følges de i Pkt. 18 givne almindelige Regler.

Det ene Køretøj aflæsses og begge Køretøjers Vognre-
kvisitter aftages. Forvognen føres baglænds op i den ene
Side af Jernbanevognen og saa nær til Forbindelsesbroen
som tilladeligt. Bagvognen føres ligeledes baglænds op
og saa tæt ind paa Forvognen, at Hjulene krydser hinan-
den. Det andet Køretøj føres baglænds op og ind over det
forreste Køretøjs Sidebomme, hvorefter Forvognen under-
drejes halvt. Bromateriellet samt Vognrekvisitterne stab-
les paa Jernbanevognens Bund ved Siden af Køretøjerne.

Indladningen foregaar i Tilfælde f_1 paa følgende Maade:

Dækplankevognen føres forlænds op i den ene Side af
Jernbanevognen, Forvognen underdrejes. Reservevognen
aflæsses. Bagvognen føres op med Sidebommene fremeft
og saa langt ind under Dækplankevognen som muligt,
hvorefter Forvognen føres forlænds op og saa nær ind
paa Bagvognen, at Hjulene krydser hinanden. Bromate-
riellet stables paa Jernbanevognens Bund.

Indladningen foregaar i Tilfælde g_1 paa følgende Maade:

De 2 Kasser paa Redskabsvognens Forvogn samt Reser-
vedelene paa Sidebommene aftages, Forvognen føres bag-
lænds op i den ene Side af Jernbanevognen og saa nær
til Forbindelsesbroen som tilladeligt. Bagvognen føres
ligeledes baglænds op og saa nær ind paa Forvognen, at
Hjulene krydser hinanden. Bagvognens 2 Kasser forbliver
fastsurrede paa Vognen. Forvognens Kasser samt Re-
servedelene henstilles paa Vognbunden ved Siden af Kø-
retøjet.

Ammunitionsvognen føres baglænds op med et Hjul
paa hver Side af Redskabsvognens Sidebomme.

Indladningen foregaar i Tilfælde o_1 paa følgende Maade:
Kompagnivognen føres forlænds op, Jernbaneredskabs-
vognen føres baglænds op, Fodbrættet rager ud over
Endebommen.

Indladningen foregaar i Tilfælde p_1 paa følgende Maade:
Telegrafvognen føres baglænds op, Stationsvognen for-

lænds og saaledes, at dens Fodbrædt føres ind under Tele-
grafvognens Fodbrædt.

20. Ved Transport af Køretøjer forbliver mindst 2 à 3 Mand
under Kørselen i hver Jernbanevogn.

Ved de i Punkt 17 under b, c, d, h, i og k samt
i Punkt 19 under a_1 , b_1 , g_1 , h_1 , i_1 , k_1 , l_1 , og m_1 nævnte
Sammenstillinger kan Jernbanevognen foruden Køretøj-
erne rumme 16 à 25 Mand. Oppakningen aftages og lægges
paa Bunden af Vognen.

Indladning af Heste.

21. Der anbringes saa mange Heste som muligt i en Jern-
banevogn, for at de gensidigt kan støtte hverandre under
Kørselen.

Anvendes det militære Hjælpemateriel, transporteres
Hestene i P_F eller P_H Vogne. En P_F eller P_H Vogn rum-
mer normalt 12 Heste, men kan, naar Hjælpemateriellets
Endebomme vendes med Beslaget ind mod Vognen, rumme
13 Heste.

Haves Hjælpemateriellet ikke, maa af aabne Vogne
kun benyttes saadanne, som har høje Sidevægge (K
Vogne); iøvrigt anvendes lukkede Kreaturvogne, fornem-
melig Q_C ,*) Q_D , Q_E og Q_F Vogne.

Hver af de nævnte lukkede Vogne rummer 9 à 10 Heste.
 Q_B Vogne, hvis Højde er noget mindre, kan ligeledes an-
vendes, dog ikke til høje Heste.

Endvidere kan anvendes G Vogne, der rummer 6 à 7
Heste. G_A Vognene har polstrede Vægge og anvendes for-
trinsvis til særlig urolige Heste. Er Vognenes Endeklapp
bevægelig, kan den under Ind- og Udladning nedlægges
paa Rampens Klapp, der da føres saa langt som muligt
ind mellem Bufferne, over hvilke der til Støtte for Klapp-
perne kan lægges en eller to Sveller.

22. Hestene befordres i Reglen opsadlede eller opselede og
med Pakning. Kun Sabler og Pionerredskaber aftages.

*) Jfr. Vedtegnings Skema 2.

Følgende Forhold vil være at iagttage: Gjordene løsnes lidt, Fodertaskerne bøjes op over Sadeln og spændes sammen ved Hjælp af Laagenes Spænderemme, Bøjlerne lægges op over Sadeln og knyttes i denne. Skaglerne trækkes ikke ret langt gennem Skaglespænderemmen, Stanghestenes Skagler tages ud af Skaglesløjferne, Foreningsskaglerne krydses foran Bringen og hages i Trækringene. Biddene undtages.

23. Ved Indladning fra Enden af Vognen føres Hestene op i denne ved højre Haand, vendes til venstre og bindes forsvarligt og temmelig kort ved Grimetøjlen enten til de i Vognen værende Ringe (K Vogne) eller til Ringen paa de til Hjælpemateriellet hørende Hestebomme. Er Antallet af Ringe undtagelsesvis mindre end Antallet af Heste, bindes de midterste Heste to og to i samme Ring. Det paases, at Hestens Bagpart umiddelbart efter Bindingen kastes godt ind i Vognen, saa at Hesten ikke kommer til at staa paa skraa i denne.

I lukkede Vogne skal Lugerne være aabne i den fra Rampen vendende Side af Vognen, lukkede mod Rampen, og Hestene bindes ikke kortere, end at de kan faa Næserne op gennem Lugerne.

24. Ved gennemgaaende Indladning fra Enden paaser Førselesunderofficererne, at det bestemte Antal Heste rykker frem i hver Vogn.

Heste, der er meget urolige, udsondres og anbringes om muligt i lukkede Vogne.

Hestene føres hver for sig op ad Rampen umiddelbart efter hinanden, eventuelt fra Vogn til Vogn. Bliver den Hest, som man lader gaa forrest, ængstelig, lader man straks en roligere Hest træde i Stedet for.

I aabne Vogne forbliver 2 Mand hos Hestene under Kørselen, 1 Mand i hver Ende af Vognen. De maa ikke træde ud paa Forbindelsesbroerne, men skal forblive inden for

Vognens Endebomme. I lukkede Vogne bliver i Reglen inden hos Hestene.

Hvor det militære Hjælpemateriel benyttes, stilles under Indladningen de aftagelige Endebomme som Rækværk langs Forbindelsesbroerne, dog paasættes straks Endebommen i den forreste Vogn i Indladningsretningen. Saa snart en Vogn er fyldt, paasættes den bageste Bom og derefter den forreste i den følgende Vogn.

De to Mand i Hestevognene maa være forsynede med Linegods, saa at de om fornødent kan anlægge en Besnøring. Bliver en Hest løs under Kørselen, maa den straks paany bindes. Løsnes en af Hestebommene, maa Skruerne, der fastholder den til Vognsiden, strammes, om fornødent maa en Besnøring anlægges, eventuelt efter at Toget ved Signal til nærmeste Bremsevogn er bragt til Standning.

25. Sker Indladning fra Siden i Jernbanevognen, stilles 1 eller 2 Heste først i den ene Ende af Vognen, dernæst 1 eller 2 Heste i den anden o. s. fr., saa at Midten optages sidst.

I lukkede Vogne paases det, at de bevægelige Øskener før Indladningen er hagede op i de dertil anbragte Kroge, naar Lugerne er aabne.

Hver Mand skal vide Numret paa den Vogn, hvori hans Hest eller Heste er anbragt.

Mandskabets Indstigning.

26. Førselesofficeren anviser Afdelingschefen, Underafdelingscheferne og de ved Afdelingsstaben ansatte Officerer o. l. de for dem bestemte Vognrum.

Underklasserne af Afdelingsstaben tildeles en af Underafdelingerne.

Ved Underafdelingen giver Chefen Delingsførere o. l. Underretning om, i hvilke Vognrum de skal køre.

Styrken inddeles i Hold efter Vognrummenes Størrelse (se Skema 1). Sker Indladningen i 3' Klasses Kuppér, formeres Mandskabet med 5 Mands Front. Benyttes Godsvogne formeres Mandskabet med 4 Mands Front. Inddelingen sker saaledes, som det straks ved Aftællingen falder bekvæmest, uden Hensyn til, hvilken Plads enhver af de geværbevæbnede o. l. kommer til at indtage i selve Holdet. Efter at Inddelingen er foretaget, stilles som højre Fløjmand i hvert Hold den, der udtages til Formand for Holdet (om muligt en Befalingsmand).

27. Underafdelingen sender efter endt Inddeling Melding til Afdelingschefen. Naar denne tillige har faaet Melding fra Førseleofficeren om, at alt øvrigt er i Orden, giver han Befaling til Afmarch til Vognene.
28. Under Marchen bevares Inddelingen i Hold, og Førselesunderofficererne viser Vej.
29. Naar Toget indlades fra Siden, marcheres der op langs med Toget og med Front mod Teten af samme; der sluttet op saaledes, at hvert Hold kommer ud for sit Vognrum.
30. Befales der »Stig ind« (Signal: »Fremad«), gør hvert Hold Front mod sit vognrum, og Indstigningen paabegyndes straks.

Under Indstigning i Personvogne skal Vinduerne i Jernbanevognene være nedladte.

Førend der stiges ind i Godsvogne, aftages i Reglen Tornystrene for at lette Indstigningen.

Ved Godsvogne med en Dør eller Klap paa Siden afdeles 4 Mand af hvert Hold som Hjælper. De afgiver den Udrustning, som de holder i Hænderne (Gevær, Tornyster, Hovedtøj til Heste m. m.), og aabner Døren eller Klappen. De 2 af dem stiger op i Vognen, modtager deres egne og de 2 andre Hjælperes ovennævnte Genstande og sætter dem fra sig i Vognen, hvornæst de oppe fra Vognen giver deres Kammerater en Haandsrækning under Opstigningen, medens de 2 andre Hjælperer forbliver uden for Vogn-

nen. Opstigningen gaar derefter for sig saaledes, at 2 Mand ad Gangen lægger deres Tornystre op paa Vognbunden, afgiver deres løse Udrustningsgenstande til Hjælperne uden for Vognen og klatrer op, hjulpe af de 2 Hjælperer i Vognen. De tager dernæst igen deres afgivne og aflagte Udrustning og stiller sig i Vognrummet paa samme Maade som ved Opmarchen langs Vognen, altsaa med 4 Mand i hvert Geled og med Front mod Teten af Toget. De 2 Hjælperer uden for Vognen stiger sidst op. Ved Godsvogne med nedfaldende Klap lukker de denne forinden.

31. Bestemmelserne om Hen- og Opmarch til Indstigning i Jernbanevognene lempes efter de lokale Forhold.
32. Er Toget indrettet til gennemgaaende Indladning fra Enden, marcherer Underafdelingen med 4 Mands Front uden Standsning op ad Rampen og gennem Vognene saaledes, at hvert Hold standser i sit Vognrum.

Tornystrene aftages forinden Indstigningen.

Ved denne Indladningsmaade kan Inddelingen foretages under Indmarchen i Vognene.

33. Efter Mandskabets Indstigning stiger Officererne m. fl. ind i de dem anviste Vognrum.

Naar Afdelingschefen har faaet Melding fra Førseleofficeren om, at alt er klart til Afgang, lader han vedkommende Jernbaneembedsmand underrette derom.

Forhold under Kørselen.

34. Saa snart Jernbanebetjentene har lukket Vogn dørene, kan Soldaterne i Personvogne, hvis ikke anderledes befales, aftage Tornystrene og lægge dem samt andre Udrustningsgenstande fra sig i Vognrummet; dog beholder enhver sit Gevær foran sig med Kolben støttet mod Vognbunden.

I Godsvogne gør de 2 Mand inderst i hvert Geled Front mod hinanden, saa snart Døren eller Klappen er bleven

lukket, lægger deres Tornystre med Laaget nedad og Bundstykkerne vendte fra hinanden paa Gulvet op til Vognens Midterlinie, modtager dernæst Tornystrene fra de 2 yderste Mand i samme Geled, lægger dem paa tilsvarende Maade oven paa deres egne Tornystre og sætter sig ned paa Tornystrene med Ryggen mod hinanden. De yderste i Gelederne bliver staaende og støtter sig til Vognens Sidevægge. Alle beholder Geværet foran sig og støtter Kolben til Vognbunden. Under Kørselen er Ombytning mellem de staaende og siddende tilladt.

Naar der benyttes Vogne, hvis Sidefjæle er 1 m høje eller derunder, saa at Mandskabet ikke kan støtte sig til dem, skal hver Mand sidde ned paa sin egen Tornyster, de 2 inderste Rækker med Ryggen mod hinanden, de 2 yderste med Ryggen mod Sidefjælene.

Formanden har, uanset hans Klasse eller Grad, Kommando over samtlige til Holdet hørende Personer; han underretter sit Hold om Vognens Nr. og sørger under Kørselen for Overholdelse af Orden.

35. Under Opholdet i Vognene maa der ikke raabes, synges eller støjes.

Under Kørselen maa Flasker o. l. ikke kastes ud fra Toget, og det er forbudt at spytte i Vognene eller paa anden Maade forurene disse.

Mandskabet maa ryge Tobak, med mindre det er blevet særlig forbudt, eller der findes Halm i Vognen.

36. Gøres der Holdt undervejs, melder Togføreren til Chefen, hvor længe Opholdet vil vare. Chefen bestemmer da, om Udstigning maa finde Sted. I bekræftende Fald lader han Togpersonalet aabne Vogn døren og tændegive Opholdets Varighed. Formanden kan da lade Mandskabet stige ud holdvis, hver Gang Halvdelen. De udtrædende afgiver deres Geværer til de i Vognen blivende.

Før Udstigningen skal Vinduerne paa Udstigningsiden være nedladte.

Hvis ikke særlig Tilladelse gives, er det forbudt at gaa
Tilbage Forbudt

Vejledning for Bremsebetjening i Militærtog.

- 36a. »Giv Agt« (»Vær klar til at bremse«) er 1 lang Tone med Togfløjten.

»Brems« er 3 temmelig korte Toner.

»Løs Bremsen« er 2 temmelig korte Toner.

Desuden gives der som Avertissement til de i Toget værende Personer Signalerne:

»Toget gaar frem« (1 temmelig kort Tone) og

»Toget gaar tilbage« (2 temmelig korte Toner).

Skruebremse. Naar der skal bremses, skal Bremsen skrues saa fast, at Hjulet giver en Masse smaa Stød, hvilket let kan mærkes, Bremsen maa derimod ikke skrues saa fast, at Hjulet glider paa Skinnerne, da Bremsevirkningen derved formindskes.

Dør eller Vindue i Bremsekupeen holdes aabnet, saaledes at man kan høre Fløjtesignalerne.

Haandbremse med Bremsstang. Naar der skal bremses, udtages Bolten af Bremsstangen, der derefter trykkes ned, saa langt som det er muligt, og holdes nedtrykket, saa længe Bremsningen skal vare.

Naar Bremsen skal løses, løftes Bremsstangen i Vejret, og Bolten stikkes atter gennem Stangen.

Skruebremserne betjenes ordentligvis af Jernbanens Personale; er dette undtagelsesvis ikke Tilfældet, afgives Bremsebetjeningen af den Afdeling, der transporteres med Toget. Er der Haandbremser i Toget, afgiver den militære Afdeling Betjeningsmandskab til disse.

Har Toget en fast militær Besætning (jfr. Pkt. 9), afgives det militære Betjeningsmandskab dog fortrinsvis af denne.

Førselsofficeren drager Omsorg for, at det militære Betjeningsmandskab bliver instrueret og forhandler med Togføreren om Sagen.

lukket, lægger deres Tornystre med Laaget nedad og

B

V

de

sv

si

yo

V

st

by

el

ti

de

yo

m

u:

K

35. U

el

T

ar

se

36. G

hy

U

T

V

hc

de

si

Hvis ikke særlig Tilladelse gives, er det forbudt at gaa ind i Stationsbygningen, Haver o. lign. Ethvert Paabud fra Jernbanebetjentene til Ordens Opretholdelse skal efterkommes.

Naar der befales »Stig ind« (Signal: »Fremad«), indtager enhver hurtigt sin Plads i Vognen.

Ved Ophold undervejs maa Klapper ikke aabnes, ej heller Side- og Endefjæle eller Bomme aftages, men Ind- og Udstigning sker saa godt, det lader sig gøre uden dette.

Mandskabets Udstigning.

37. Efter Togets Ankomst til Bestemmelsesstedet forbliver alle i Vognene, indtil der gives Befaling til Udstigning; er Dørene eller Klapperne ikke aabnede forinden, sørger Formændene for deres Oplukning. Udstigningen sker efter Vognenes Beskaffenhed paa den til Indstigningen svarende Maade, dog afgives ved Nedstigning fra Godsvogne Gevær og andre løse Udrustningsgenstande til de 2 Hjælpere oppe i Vognen. Det Mandskab, der opholder sig i Vogne med Heste eller Køretøjer, forbliver i dem, indtil Hestene eller Køretøjerne skal udlades.

Arbejdskommandoet, der er det samme, som anvendtes ved Indladningen, stiger snarest muligt ud for straks under Førselsunderofficerernes Kommando at staa til Førselsofficerens Raadighed.

38. Formanden ordner efterhaanden sit Hold saaledes, at det kommer til at staa som ved Indstigningen. Tillader de lokale Forhold ikke dette, trædes der an saaledes, som det bliver befalet. Efter Afdelingschefens Befaling afmarcheres til en af ham angiven Plads.

Udledning af Heste.

39. Udledningen foregaar efter Vognenes Beskaffenhed paa tilsvarende Maade som Indladningen.

Skær Udladning fra Enden, begiver straks saa mange Mand, som der er Heste i Vognen, sig op i denne, løser Hestene, og bringer dem ned en for en.

Hvor der anvendes Endebomme, aftages disse, efterhaanden som Udladningen skrider frem, og stilles som under Indladningen som Rækværk mellem Vognene.

40. Hestene føres efterhaanden til den befalede Samlingsplads, hvor Hesteudrustningen m. m. straks bringes i Orden.

Udladning af Køretøjer og Feltartillerimateriel.

41. Køretøjernes og Artillerimateriellets Udladning sker om muligt samtidig med Hestenes og foregaar paa tilsvarende Maade som Indladningen. Det iagttages, at ingen gaar foran Køretøjet eller opholder sig ved Foden af Rampen. Ved Stoppekiler, Besnøringsliner og Bivuakstaldliner om Bagakslen holder man igen paa Køretøjet. Alle underløbende Vogne køres lettest baglænds ned ad Rampen.

Køretøjet føres straks saa langt bort fra Rampen, at det ikke hindrer Udladningens Fortsættelse.

De aftagelige Endebomme og -fjæle anbringes, som nævnt under Indladningen, ved Siden af Vognen med den ene Ende paa Jorden.

Ind- og Udladning af Fæstningsskyts med Tilbehør.

(Se Pkt. 82 og Skema 3, 6, 7 og 8).

42. Ind- og Udladning af Fæstningsskyts med Tilbehør udføres i Overensstemmelse med de foran givne, almindelige Regler for Ind- og Udladning af Køretøjer og Feltartillerimateriel. Desuden iagttages følgende:

Indladning.

43. Fæstningskanoner, der affuteres i Lavetter, kan forblive i disse under Jernbanetransport.

Ved alle Kanoner, der affuteres i Rapperter, anbringes Kanonerne, Rapperterne og Slæderne hver for sig i Jernbanevognene.

Førend Kanoner af over 5000 kg Vægt indlades, dannes der af svære Planker (Brisketømmer) et Underlag over omtrent hele Vognens Gulv.

Rummet omkring Skytset, Rapperterne eller Slæderne kan benyttes til Anbringelse af lette Genstande, f. Eks. Betjeningsstøjet, men ikke til Ammunition.

44. Indladning af Skyts foregaar i Almindelighed fra den ene eller samtidig fra begge Ender af Toget. Hvor der ikke findes faste, brolagte Ramper, benyttes som Regel:

Den 15 cm Rampe, udelukkende til Fæstningsskyts (se Side 61, Fig. 10), der med Tilbehør vejer 2525 kg og taaler et Hjultryk af 6650 kg eller — naar den største Buk borttages, og de andre anbringes mellem de til 3 Bukke svarende Klamper, der er malede med mørkere Farver end de andre — af c. 5250 kg.

Til lettere Skyts kan desuden benyttes de til Hjælpemateriellet for ~~Normalmiljøtoget~~ ^{Ballustrøg} hørende Rampetyper, nemlig:

~~Den lette Rampe~~, Hjulrampen (se Side 54, Fig. 5), der med Tilbehør vejer 935 kg og taaler et Hjultryk af 2300 kg. Denne Rampe kan benyttes til 9 cm S.H., 9 cm S.K. og 12 cm S.H. eller lignende Skyts.

Den svære, adskillelige Rampe af ældre Model (se S. 52, Fig. 4), der vejer 1175 kg og taaler et Hjultryk af 3500 kg. Denne Rampe kan foruden til ovennævnte Skyts tilige benyttes til 12 cm J. K., 15 cm k. S. K., 15 cm k. J. K. og 19 cm J. M.

45. Forinden Indladningen paabegyndes, bremses Vognene, og der lægges Kiler for Endevognenes Hjul. Rampen opstilles og Forbindelsesbroerne anbringes. Om fornødent klodses der op under Endevognens Buffer nærmest Rampen, saa at de ikke kommer til at bære Hjultrykket.

Der lægges Sveller i fornødent Antal paa langs mellem Jernbaneskinnerne neden for Rampen samt uden for Sporet.

Ved Indladning benyttes Redskaber af Batteriets Beholdning. Som Arbejdsstyrke benyttes mindst 1 Befalingsmand samt den i Skema 7 under »Antal Mand« opgivne Styrke, hvilken — undtagen ved 9 cm S. K. — fordeles saaledes, at 2 Mand arbejder med Haandspig under Baksehornene og styrer Svansen, 2 Mand, der gaar ved Siden af Rampen, følger med Kiler bag Hjulene, og Resten arbejder i et Haletov, der ved de lettere Pjecer anbringes om Lavetakselen. Ved sværere Skyts anvendes en Talje, der anbringes i Hovedtrækkrogen paa en følgende Jernbanevogn. I Vognene lettes Arbejdet betydeligt, naar Svansen holdes løftet i Prodshøjde. Pjecerne hales med Mundingen fremad op ad Rampen og derpaa gennem Vognene over Forbindelsesbroerne til den Vogn, hvor de skal forblive. Her stilles de bag hverandre, alle med Mundingen fremad og saaledes, at Vægten saa vidt muligt fordeles ligelig paa Vognens Aksler. Under Svansen af 19 cm J. M. og 19 cm J. H. anbringes en Helklods. De 9 cm Staalhaubitser indlades uden Hjælpe midler og stilles ligeledes bag hverandre med Mundingen fremad, men i 2 Rækker. Efter Pjecerne indlades Betjeningstøj, Redskaber og Skytssets Tilbehør, hvilket alt — forudsat, at Vægten (se Skema 3 og 8) ikke overskrider Vognens Bæreevne — anbringes i samme Vogn som Skytset, hvortil det hører. Transportforstillingerne læsses i andre Vogne, bedst i de forskellige P Vogne. Genstandene fastsures, og Kiler lægges for og bag Affutagernes Hjul. I den sidste Vogn indlades Rampen.

Til Indladning af Briske benyttes ikke Rampe. 12 cm og 15 cm Forbriske anbringes paa Bunden af Vognene, hvorefter Ribber, Planker og Pæle m. m. stables ovenpaa. Er Vognens Sidefjæle lave, opstilles Planker langs dem for at hindre det opstablede Materiel fra at glide ud til Siden.

Udladning.

46. Der benyttes samme Arbejdsstyrke og Redskaber som ved Indladningen.

Jernbanevognene bremses, og der lægges Kiler for Endevoغنenes Hjul. Samtidig med, at Surringerne løsnes, og Kilerne borttages fra Affutagernes Hjul, udlades Ramperne, som opstilles for Enderne af Toget, og Forbindelsesbroerne anbringes. Betjeningstøj, Redskaber og Skytssets Tilbehør udlades og læsses paa Train- eller Færdselsvogne (se Skema 6). Der lægges Sveller for Enden af Rampen paa langs mellem Skinnerne og uden for disse i saa stort et Antal, at Pjecerne, efter med Svansen forrest at være bragte ned ad Rampen, kan drejes og bringes bort fra Banelinien. Overgang over Grøften langs Banelinien tilvejebringes eventuelt ved Brisketømmer eller lignende.

Pjecerne hales gennem Toget hen til Rampen. Saa snart Hjulene træder paa Rampen, skifter man Haletovet om, saa at det bliver Stoppetov, og 2 Mand arbejder derefter med Haandspig under Baksehornene, 2 Mand i Hjulene og 2 Mand, der gaar ved Siden af Rampen, fører Kiler foran Hjulene, parate til at lægge dem for Hjulene, hvis Pjecen tager for stærk Fart. Resten af Mandskabet arbejder i Stoppetovet, der anlægges om Akselen.

Anm.: Ind- og Udladning af Fæstningsskyts kan ogsaa ske fra Siden af en Jernbanevogn under Benyttelse af Hjælpe materiellets Ramper, hvilket sker i Overensstemmelse med det foran anførte. Da Lavetten ved Udladning skal drejes oppe i Vognen samtidig med, at Svansen kastes hen paa Rampen, kræver dette Arbejde stor Agtpaaagivenhed.

III. Forskellige Arter af Militærtog.

47. Naar Tropper og Materiel skal beforders i stor Udstrækning, saasom ved Hærens Sammendragning og ved Operationskørsel, formeres Togene efter de militære Krav og saaledes, at det størst mulige Udbytte af alt forhaandenværende Jernbanemateriel opnaas. For at udnytte Maskinens Trækkraft gøres Toget saa langt som muligt, dog ikke væsentligt over 280 m. I Særdeleshed anvendes de nedenfor under a—c omhandlede Typer af Tog og de under d nævnte særlige Tog.

a. Bataillonstog,

b. Eskadronstog,

c. Batteritog,

d. Pionertog og

e. Særlige Tog, f. Eks. Ammunitionstog, Sygetog, Tog for Fæstningsskyts, Forplejningstog el. lign.

a. Bataillonstog.

48. I et Bataillonstog kan transporteres 1 Bataillon med Fægtningstrain inclusive 4 Køkkenvogne samt enten 1 Regimentsstab uden Train og $\frac{1}{3}$ Rekylgeværkompagni eller $\frac{2}{3}$ Rekylgeværkompagni exclusive 3 Færdselsvogne.

49. Et Bataillonstogs Sammensætning er vist paa Skema 5.

~~49a. Som Bataillonstog kan ogsaa anvendes 1 Eskadronstog forøget med 1 P. Vogn (jfr. Pkt. 55 a).~~

53. I hvert Bataillonstog medføres i en særlig Vogn 2 af det militære Jernbanehjælpemateriels Ramper, nemlig en Hjulrampe til Ind- og Udladning af Heste og Køretøjer og en let Rampe til Ind- og Udladning af Heste. Ved Hjælp af disse Ramper vil Bataillonon være i Stand til at foretage Ind- og Udladning paa fri Bane, saafremt Terrainet tillader Rampernes Anbringelse.

Hvis et Bataillonstog opstilles under Forhold, hvor der ikke raades over Ramper, hørende til det militære Jernbanehjælpemateriel, skal det saa vidt muligt forsynes med en af de Statsbanerne tilhørende Hjulramper, der som Regel forefindes paa hver Station. Disse Hjulramper kan dog i Almindelighed kun anvendes til Ind- og Udladning af Heste. Ved et saadant Tog maa Trainets Ind- og Udladning derfor foregaa paa en Station.

b. Eskadronstog.

54. I et Eskadronstog kan transporteres 1 Eskadron med Train (uden Lastmotorvogn) samt Halvdelen af 1 Regimentsstab.

55. Et Eskadronstogs Sammensætning er vist paa Skema 5.

~~55a. Et Eskadronstog kan benyttes som Bataillonstog, naar det forøges med 1 P. Vogn.~~ 2. Rbl.
1921

58. I hvert Eskadronstog medføres i en særlig Vogn 2 af det militære Jernbanehjælpemateriels Ramper, nemlig en Hjulrampe til Ind- og Udladning af Heste og Køretøjer og en let Rampe til Ind- og Udladning af Heste. Ved Hjælp af disse Ramper vil Eskadronen være i Stand til at foretage Ind- og Udladning paa fri Bane, saafremt Terrainet tillader Rampernes Anbringelse.

Hvis et Eskadronstog opstilles under Forhold, hvor der ikke raades over Ramper, hørende til det militære Jernbanehjælpemateriel, skal det saa vidt muligt forsynes med en af de Statsbanerne tilhørende Hjulramper, der som Regel forefindes paa hver Station. Disse Hjulramper kan dog i Almindelighed kun anvendes til Ind- og Udladning af Heste. Ved et saadant Tog maa Trainets Ind- og Udladning foregaa paa en Station.

c. Batteritog.

60. Batteritog er anvendelige til Transport af taktiske Enheder af et hvilket som helst Vaaben samt af Train.

Efter det anvendte Materiel skelnes mellem Batteritog med Hjælpemateriel og Batteritog uden Hjælpemateriel.

61. Batteritog med Hjælpemateriel er kun anvendelige paa Sjælland, idet der ikke findes Hjælpemateriel i Landsdelene Vest for Store Bælt.

Skema 4 giver en Oversigt over dette Tog.

- 1) 1 Batteri med Train undtagen nogle Reserveheste samt $\frac{1}{2}$ Afdelingsstab med Train eller
- 2) 1 Bataillon med Fægtningstrain inclusive 4 Køkkenvogne samt enten 1 Regimentsstab uden Train og $\frac{1}{3}$ Rekylgeværkompagni eller $\frac{2}{3}$ Rekylgeværkompagni exclusive 3 Færdselsvogne, eller
- 3) 1 Eskadron med noget under Krigsstyrke med Train (uden Lastmotorvogn) samt $\frac{1}{2}$ Regimentsstab med Train.

62. Et Batteritog uden Hjælpemateriel er sammensat som vist paa Skema 5.

Det kan rumme enten:

- 1) 1 Batteri med Train samt $\frac{1}{2}$ Afdelingsstab med Train
- 2) 1 Bataillon med Fægtningstrain inclusive 4 Køkkenvogne samt enten 1 Regimentsstab uden Train og $\frac{1}{3}$ Rekylgeværkompagni eller $\frac{2}{3}$ Rekylgeværkompagni exclusive 3 Færdselsvogne.

Toget skal dog i saa Fald forøges med 3 Pf Vogne eller andre Vogne med samme Plads; — eller

63. I Punkterne 81—82 gives en Beskrivelse af det militære Jernbanehjælpemateriel og en Anvisning til dets Anbringelse.

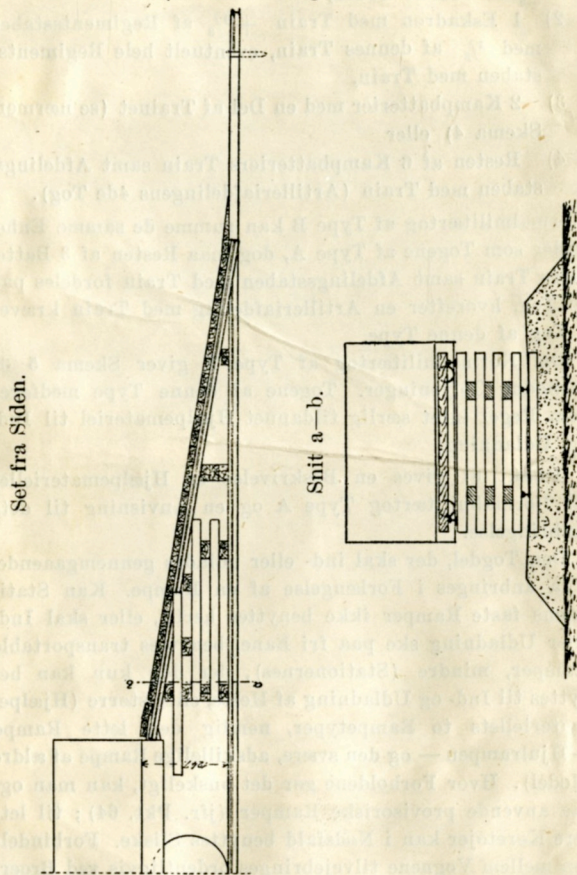
Den Togdel, der skal ind- eller udlades gennemgaaende, maa anbringes i Forlængelse af en Rampe. Kan Stationens faste Ramper ikke benyttes hertil, eller skal Ind-

eller Udladningen ske paa fri Bane, benyttes transportable Ramper, mindre (Stationernes), der dog kun kan benyttes til Ind- og Udladning af Heste, eller større (Hjælpemateriellets til Rampetyper, nemlig Hjulrampen og den svære, adskillelige Rampe af ældre Model). Hvor Forholdene gør det ønskeligt, kan man ogsaa anvende provisoriske Ramper (jfr. Pkt. 64); til lettere Køretøjer kan i Nødsfald benyttes Sliske. Forbindelsen mellem Vognene tilvejebringes ordentligvis ved Broer, i Nødsfald ved 4 Sveller paa tværs over Bufferne, idet de to midterste stilles paa Højkant.

Endefjelene erstattes ved Endebomme i de Pf eller Pf Vogne, der indlades med Heste, og Sidevæggene forhøjes med Hestebomme i fornoden Udstrækning.

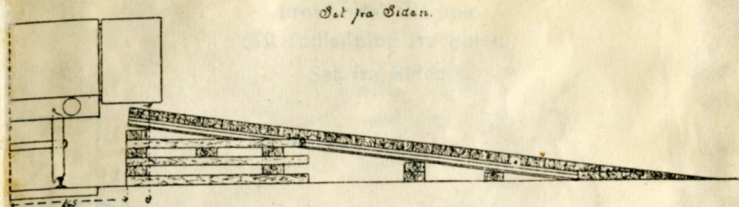
64. Til Ind- og Udladning fra Siden anvendes de paa Stationerne værende faste Ramper, lette Hjulramper eller til lettere Køretøjer Sliske. I Nødsfald kan provisoriske Ramper anvendes. En provisorisk Rampe kan hurtigt tilvejebringes ved at stable Sveller op til i Højde med Vognbunden, lægge et Par Skinner fra Stablens Overkant skraat ned mod Jorden og oven paa Skinnerne danne et Skraaplan af Sveller (se Fig. 1 og 2).

Fig. 1*):
 Provisorisk Rampe.
 (Til Indladning fra Enden).

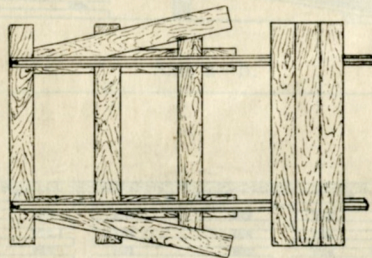


*) Paa samtlige Figurer er Maalene angivne i Millimeter.

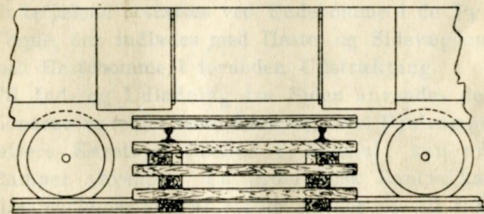
Fig. 2.
 Provisorisk Rampe til Sideindladning.



Set fra oven.



Snit a—b.



Ved Foden af Enderamper lægges Sveller parallelt med Skinnerne saavel imellem disse som uden for Sporet til den Side, fra hvilken Indladningen foregaar.

65. Sveller og Skinner til provisoriske Ramper findes paa de fleste Stationer i tilstrækkelig Mængde og kan medføres i Militærtøget i de Vogne, der rummer Køretøjer.
66. Under visse Omstændigheder kan det være nødvendigt

d. Pionertog.

- 66 a. Pionertog sammensættes i hvert Tilfælde efter den Styrke, der skal transporteres. Til hvert Tog hører en Hjulrampe og en let Rampe af det militære Jernbanehjælpe-materiel.

Ammunition eller Sprængstoffer forsendes i større Mængde, formeres særlige Ammunitionstog, med hvilke kun under særdeles paatrængende Omstændigheder andet Materiel eller Troppeafdelinger samtidig bør transporteres, med mindre Ammunitionen og Sprængmidlerne er pakkede i Patroner, Forstillinger eller Ammunitionsvogne, eller der kun skal forsendes ufyldte Skarp.

Til Transport af Ammunition maa kun anvendes Jernbanevogne med elastiske Buffere. Mellem Lokomotivet og den forreste Vogn med Ammunition skal der være en eller flere Vogne, som ikke indeholder Eksplosivstoffer; det samme iagttages, hvis Tøget efter Indladningen rangeres ved et Lokomotiv.

De nævnte Køretøjer med Ammunition indlades og anbringes i Overensstemmelse med Punkt 17 og 18. Samtlige Jernbanevogne, som fører disse Køretøjer, kobles meget fast saavel indbyrdes som til nærmeste Vogne.

Ammunition og Sprængstoffer, pakkede i Zinkbeholdere, Kasser eller Tønder, samt Projektiler indlades ordentligvis i lukkede Godsvogne. Undtagelsesvis og særlig til kortere Transporter kan dog Haandvaabenammunition, Kanonpatroner og Projektiler indlades i aabne Godsvogne, forsynede med Presenninger. Vognene kan, saafremt de

nedenfor anførte Bestemmelser angaaende det Antal Lag, hvori Kasser m. m. maa stables, ikke forhindrer det, læses med den til deres Bæreevne svarende fulde Vægt. Bremserne i Vogne, læsede med Krudt (Sprængmidler), og i de to Nabovogne maa ikke betjenes.

De Jernbanevogne, der egner sig bedst til Transport af Ammunition og Sprængstoffer, er JD, QB og QC Vogne, hvis nominelle Bæreevne er 10000 kg, Jv og QD Vogne, hvis nominelle Bæreevne er 12,500 kg og JG Vogne, hvis nominelle Bæreevne er enten 10000 eller 12500 kg. Da Vognenes virkelige Bæreevne er 5 % højere end den nominelle, kan der i disse Vogne indlades henholdsvis:

274320 eller 343440 Patroner til Gevær 1889, pakkede i 381 eller 477 Kasser à 720 Patroner i Patronholdere; Kassens Vægt c. 27½ kg; eller

220160 eller 275200 Patroner til Bagladeriffel 1867—96, pakkede i 344 eller 430 Kasser à 640 Patroner, 480 i Æsker og 160 i Bundter; Kassens Vægt c. 30½ kg; eller

216000 eller 272000 Patroner til Bagladeriffel 1867—96, pakkede i 108 eller 136 Kasser à 2000 Patroner, 1500 i Æsker og 500 i Bundter; Kassens Vægt c. 96½ kg; eller

228480 eller 285600 Patroner til Ingeniørkarabin 1867—96, pakkede i 272 eller 340 Kasser à 840 Patroner i Æsker; Kassens Vægt c. 38½ kg; eller

224200 eller 280440 Patroner til Rytterkarabin 1867—96, pakkede i 295 eller 369 Kasser à 760 Patroner, 570 i Brettonske Holdere og 190 i Bundter; Kassens Vægt c. 35½ kg; eller

1050 eller 1310 Patroner til 75 mm L 30 h. S. K. (Feltkanon), pakkede i 105 eller 131 Kasser à 10 Patroner.

Af Ammunition til 15 cm og 12 cm S. H. kan i en JG, QB eller QC Vogn indlades:

141 Stk. 15 cm Granater, 141 Stk. 15 cm. Granatkar-dæsker og 228 Stk. 15 cm Ladninger à 1,070 kg R. F. K. 4 i 10 Elementer (8 Ladningskasser); eller

280 Stk. 12 cm Granater, 280 Stk. 12 cm Granatkardæsker og 560 Stk. 12 cm Ladninger à 0,500 kg R. F. K.₄ (8 Ladningskasser).

68. Ind- og Udladning skal saa vidt muligt foregaa paa et afsides liggende Spor.

Patronkasser stables i højst 3 Lag uden Anvendelse af Haardækkentøj.

Ladningskasser anbringes i højst 2 Lag; Zinkbeholdere og Krudttønder anbringes staaende, ligeledes i højst 2 Lag; over Vognbunden, mellem Lagene og over øverste Lag anbringes Haardækkentøj eller uldne Tæpper, der stoppes ned langs Vognens Side- og Endeflader.

Artilleriets Projektiler anbringes liggende paa Vognbunden i højst 2 Lag; Vognbunden dækkes med Bræder, og som Regel lader man Midten af Vognen være tom. Projektilerne skilles fra det ubenyttede Rum ved paa-sømmede Bræder.

Projektilerne anbringes liggende med deres Akse i Vognens Længderetning i Rækker paa tværs af Vognen og paa Haardækkentøj, der trækkes op foran dem, saa det kommer til at ligge dobbelt mellem Rækkerne. De anbringes saaledes, at to Rækker Projektiler lægges med Brandrørene mod hinanden, idet Brandrøret i den ene Række lægges ud for Mellemrummet i den anden Række. Der anbringes Trækiler ved Enden af hver Række for at forhindre Rulning i Vognens Tværrretning, og for hver to Rækker anbringes til Afstivning et Bræt paa tværs i Vognen. Mellem de to Lag Projektiler lægges Haardækkentøj, der trækkes op mellem Projektilrækkerne i øverste Lag. Til hver Vogn behøves c. 125 m Haardækkentøj af 80 cm Bredde og 60 Bræder ($300 \times 15 \times 2,5$ cm).

69. Til Besørgelse af Ind- og Udladning afgives af den afsendende Myndighed et Kommando under en Befalingsmand; Kommandoet følger med Toget til dettes Bestemmelsessted i en Vogn, hvori ikke er indladet Ammunition.

Ved Ind- og Udladning samt under Ophold undervejs udstiller den ovennævnte Befalingsmand Poster for at holde uvedkommende borte fra Toget og hindre Uforsigtighed i dettes Nærhed.

Efter endt Indladning sørger han for, at Døre og alle Aabninger i Vognene lukkes omhyggeligt; Dørene af-laases, hvis dette kan ske. Under Transporter maa som Regel ingen Bestigning eller Aabning af Vognene eller Ompakning finde Sted. Ompakning kan dog foretages, saafremt der kan befrygtes en Ulykke, og skal da saa vidt muligt foregaa paa et isoleret Sted og under Iagttagelse af den største Forsigtighed. Føreren handler her efter Samraad med den ældste, tilstedeværende Jernbane-funktionær.

Tobaksrygning er forbudt i Toget.

70. Ethvert Ammunitionstog gøres kendeligt om Dagen ved sorte Flag paa forreste og bageste Vogn, som fører Ammunition, om Natten ved blaa Lanterner paa samme Vogne. Togets Fart maa ikke overstige 40 km i Timen. Voldsomme Ryk og Stød maa undgaaes, naar Toget sættes i Bevægelse eller standses.

Alle Stationer, som Toget skal passere, saavel som Ankomststationen underrettes i betimelig Tid om Togets Afgang og forventede Ankomsttid; det passerer langsomt forbi de Stationer, hvor der ikke skal standses.

Det paabydes Personalet paa de Tog, som vil komme til at krydse Ammunitionstoget, at udvise Forsigtighed. Det mødende Lokomotiv skal under Krydsningen holde Døren til Ildstedet og Askeklappen tillukket; Dampen skal holdes afspærret, inden Lokomotivet naar de med Ammunition ladede Vogne, og indtil det har passeret dem.

Underretning sendes til de ved Afgangs- eller Ankomststationen nærmest liggende Stationer om, naar Ind- eller Udladningen begynder eller ender. Standser Ammunitionstog imod Bestemmelsen undervejs, sendes fra nær-

meste Station Melding saavel til de to Nabostationer som til Afgangs- og Ankomststationen.

For at Ammunitionen hurtigst kan blive afhentet paa Ankomststedet, tilstiller den afsendende Myndighed tidligst muligt den modtagende Myndighed Meddelelse om den forventede Ankomsttid.

2. Sygetog.

71. Et Tog til saaredes (syges) Transport sammensættes ordentligvis dels af Personvogne med 3die, 2den og enkelte 1ste Klassens Kupéer til lettere saarede (syge), dels af lukkede Godsvogne til haardt saarede (syge), hvis Antal, hvor ikke andet forlanges, beregnes til 25 % af det hele Antal saarede (syge), som Toget er bestemt til at føre. I hvert Tog indsættes en enkelt lukket Godsvogn til udelukkende Brug for det Toget ledsagende Personale af Lægekorpset og Sundhedstropperne. Desuden maa Toget indeholde en Bagagevogn til Transport af de saaredes (syges) Udrustningsgenstande. Naar ikke anderledes forlanges, gøres Toget ikke større end til c. 200 saarede (syge).

Et saadant Tog vil ordentligvis bestaa af 5—6 Personvogne til siddende og 5—6 Godsvogne til liggende Patienter foruden de til Sanitetspersonale og Bagage bestemte Vogne. Godsvognene til liggende Patienter rangeres i Togets Midte; den sluttende Vogn i Toget skal om muligt være meget tungt læsset. Vognene kobles indbyrdes meget fast. ~~Toget skal være forsynet med Togline (henhører til Sygetogsmateriellet), saa at det kan standses hvor som helst, hvis Lægens Hjælp bliver paatrængende nødvendig under Kørselen. Naar der undtagelsesvis findes en aaben Vogn i Toget, føres Toglinen over Kroge paa Opstandere i denne Vogn.~~

72. Med hvert Tog følger for hver 200 saarede (syge) eller derunder mindst 1 Læge med Kantinesoldat og 2 Syge-

passerkorporaler (eller Sygepasserunderkorporaler); desuden 1 Sygepasser pr. Vogn og endelig 1 Underofficer af Sundhedstropperne og enkelte Sygepassere til Raadighed for den ældste Læge.

Nærmere Bestemmelse om Personalets Antal træffes af vedkommende overordnede Læge (Armélægen, Divisionslægen).

Naar Transport af syge eller saarede kan ventes at foregaa regelmæssigt, følger det samme Personale saa vidt muligt stadig med det samme Tog.

73. Den ældste Læge i Toget er foresat for hele Togets militære Personale.

Han er Førselsofficer og drager Omsorg for Togets heldigste S sammensætning og Vognenes hensigtsmæssige Indretning ved Hjælp af de Midler, som kan skaffes til Veje.

Han sørger for Tilvejebringelsen af de til de saaredes (syges) Pleje under Kørselen fornødne Rekvizitter. Disse er for hver Godsvogn: 1 Vandspand eller anden Vandbeholder, 2 Drikkebægere, 1 Vandfad, 1 Haandklæde, 1 Stikbækken, 1 Urinkolbe, 1 Feltstol (eller Trappestol) samt til Ophængning uden paa Vognen en Tavle med Genferkors; endvidere for hele Toget til Anvendelse efter Omstændighederne: Uldtæpper, Hovedpøller, Rullepuder og Haandklæder, 10 Drikkebægere, 10 Medicinskeer, 2 Irrigatorer, 4 Vandfade, 2 Stikbækkener, 2 Urinkolber, 2 Fejekoste, 2 Haandskuffer og 2 Gulvskrukker. Han fordeler Lægerne og Sundhedstropperne til Vognene.

Saa tidligt som muligt sender han telegrafisk Melding til Pladskommandantskabet paa Bestemmelsesstedet om Togets forventede Ankomst. Hvor intet Pladskommandantskab findes, sendes Melding direkte til Lazarettet (Sygehuset).

I Forening med de øvrige Læger paaser han, at de saa-

rede og syge anbringes i Toget samt ind- og udlades paa den for dem bekvemteste Maade.

Efter Udladningen sørger han for, at Vognene og de benyttede Genstande snarest bliver rengjorte og desinficerede af det ham underlagte Personale, og at alt Materiel afleveres, saafremt Toget ikke vedblivende skal være formeret.

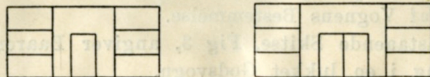
74. Hver Gang der gøres et længere Ophold undervejs, begiver Lægerne sig, ledsagede af deres Kantinesoldater, fra Vogn til Vogn for at tilse de saarede (syge).
75. Den i Pkt. 72 nævnte Underofficer af Sundhedstropperne og Sygepasserkorporalerne (eller Sygepasserunderkorporalerne) er Førstunderofficerer og assisterer som saadanne den ældste Læge ved Forberedelsen til Togets Ind- og Udladning samt ved, hvad der er at foretage efter endt Udladning. De gaar Lægerne til Haande ved deres Forretninger samt vejleder Sygepasserne ved Behandlingen af de saarede (syge).
76. Sygepasserne skal foruden i Almindelighed at hjælpe de saarede og syge under Ind- og Udladning samt under Kørselen sørge for, at der haves frisk Vand i Vognenes Vandbeholdere samt i deres egne og de saaredes (syges) Feltflasker. Vandet fornys, hvor det kan ske, og samtidig udskylles de Kar, der trænger dertil.
- Naar under Kørselen hurtig Lægehjælp er paastrængende nødvendig, standses Toget ved Hjælp af ~~Toglinen. Hvor-~~
~~denne undtagelsesvis skulde mangle, anvendes andre~~ forud aftalte Signaler, f. Eks. om Dagen Svingning med et Signalfag, om Natten med en Signallygte ud af Vindu eller Dør.
77. I de lukkede Godsvogne anbringes de haardt saarede (syge) i deres Baarer ved Hjælp af særlige Ophængningsapparater. I Reglen vil en Vogn have Plads til 8 Baarer, fordelte i 2 Etager med 4 i hver.
- Følgende Jernbanevogne er bedst egnede til Sygetransport i Baarer:

H_B og H_C Vogne, 4 Baarer i hver Vogn,
J_D, J_G, J_U og J_V Vogne, 8 Baarer i hver Vogn,
Q_B, Q_C, Q_D, Q_E og Q_F Vogne, 8 Baarer i hver Vogn.

Hver af de nævnte Vogne udstyres med 4 Vinduer med mat Glas og 1 oplukkelig Rude. Vinduerne anbringes to paa hver Side af Vognen i Stedet for de til Vognen hørende Luger. Hvor saadanne Vinduer mangler, kan de i den milde Aarstid erstattes af Flueskablærred, der efter Lugens Aftagelse befæstes paa Vognens Inderside ved Hjælp af Tegnestifter.

Naar der ikke haves Ophængningsapparater, benyttes som Leje Madrasser eller Lejrsække og Hovedpøller, fyldte med Halm eller rensat Tang, eller alene Halm, Hø eller Tang, eller endelig Feltbaarer eller Senge.

Madrasser og Lejrsække bør paa hver Side være forsynede med 3 stærke Sløjfer til Optagelse af lange Stænger, saa at den saarede (syge), liggende paa Lejet, kan løftes ind i og ud af Vognen. I Reglen vil der i en Godsvogn være Plads til 7 à 8 Madrasser eller Lejrsække, som Skitsen viser:



Benyttes alene Halm, Hø eller Tang, bør der dannes et tykt, blødt Underlag for de saarede (syge), hvis Tornystre benyttes som Støtte for Hovedet. De saarede (syge) anbringes 3 og 3 i hver Ende af Vognen, medens dennes midterste Del helst holdes fri.

- Baarer eller Senge anbringes paa tilsvarende Maade.
78. De saarede (syge) beholder hos sig de Udrustningsgenstande, som kan være dem til Nytte undervejs. De øvrige Udrustningsgenstande anbringes i Bagagevognen. Vaabnene lægges i Halm.

79. *Sygetransportmateriellet*, der henhører til Sanitetsmateriellet, opbevares dels i Kjøbenhavn (til 6 Sygetog) og dels i Viborg (til 3 Sygetog). Det vedligeholdes ved Ingeniørregimentets Foranstaltning og består af:

Ophængningsapparater; til hvert Sæt af dem hører:

- | | |
|--------------------|--|
| 4 Tænger, | } med indsplidsede Kroge
i hver Ende, |
| 2 lange Tove, | |
| 2 korte Tove, | |
| 2 Puder med Remme. | |

Hvert Sæt Ophængningsapparater tjener til Ophængning af 2 Baarer, den ene over den anden.

Værktøjskassen, som indeholder det fornødne Værktøj til Jernbanevognenes Indretning til Baarevogne. 1 Kasse for hver 5 à 6 Jernbanevogne.

Vinduer med mat Glas og 1 oplukkelig Rude. Til hver Godsvogn 4 Vinduer.

Jernstiger; 1 Stige for hver 5 à 6 Jernbanevogne.

Haandlygter; 2 Stk. til hver Vogn.

1 rødt Signalflag til hver Godsvogn.

Nedenstaaende Skitse, Fig. 3, angiver Baarernes Ophængning i en lukket Godsvogn.

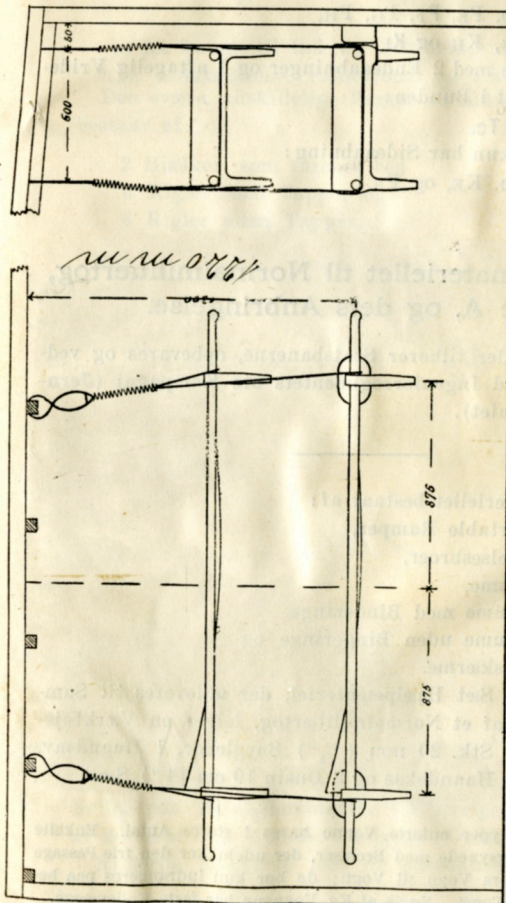
3. Tog til Fæstningsskyts.

80. Ved Hjælp af Skema 6 bestemmes det Antal Jernbanevogne, der udkræves til Befordring af det givne Materiel. Ved Indladning paa fri Bane maa desuden beregnes en Vogn til Transport af Hjælpemateriel (Ramper, Forbindelsesbroer m. m.).

Til Vejledning ved Afgørelsen af, hvilke Vogne der skal rekvireres, tjener Skema 6 og 8 og de i Skema 2 og 3 givne Oplysninger om Statsbanernes Vogne. Disse egner sig til

Fig. 3.

Sygebaarenes Anbringelse.



Befælgingsmanden afsætter Maalene
1 Mand paaskruer Puderne
1 Mand anbringer Tængerne
1 Forening anbringes Tovene.

Arbejdet udføres i c. 9/4 Time pr. Vogn.

Til hver Værktøjskasse hører:

- | | | | |
|----------------|------------------|------------------|------------------|
| 1 Hammer | 3 Fladbor | 16 Dussin Skruer | 1/48 kg Sejlgarn |
| 1 Knibtang | 1 Skruenøgle til | 8 — 50 mm | 3 Tømmer- |
| 3 Skruetrekere | Tængerne | Søm | blyanter. |
| | 3 Metermaal | 1/4 kg Hyssing | |

Transport saavel af Skyts som af Briskemateriel i nedenstaaende Rækkefølge*).

Vogne med 2 Endeaabninger:

PA, PC, PD, PE, PF, PG, PH,

KC, KF, KG, KH og KJ.

Tømmervogne med 2 Endeaabninger og 1 aftagelig Vridskammel midt i Bunden:

TA, TB og TC.

Vogne, som kun har Sideaabning:

KA, KB, KD, KE, og PB

IV. Det militære Jernbanehjælpemateriel og dets Anbringelse.

81. Materiellet opbevares og vedligeholdes ved 6. Ingeniørkompagni.

Hjælpemateriellet bestaar af:

Transportable Ramper,

Forbindelsesbroer,

Endebomme,

Hestebomme med Bindinge,

Hestebomme uden Bindinge,

Sejldugsskærme og

Bremsestænger.

Med hvert Sæt Hjælpemateriel, der udleveres til Sammensætning af et Batteritog, følger en Værktøjskasse med 2 Stk. 20 mm ($\frac{3}{4}$ ") Sneglebor, 1 Borsving, 1 Haandsav, 1 Hammer, 1 Haandøkse og 2 Dusin 10 cm (4") Søm, 1 Skruetrækker og 2 Dusin 8 mm Skruer.

* De med fede Typer anførte Vogne have i større Antal. Enkelte Vogntyper er forsynede med Bremses, der udelukker den frie Passage gennem Toget fra Vogn til Vogn; de bør kun indrangeres paa bestemte Steder i Toget. Nogle af de Vognene har faste Endevægge.

Af transportable Ramper have 3 Slags, nemlig:

- | | |
|--|--|
| — en svær adskillelig Rampe af ældre Model | } til Ind- og Udladning af Heste og Køretøjer. |
| — en Hjulrampe | |
| — en let Rampe til Ind- og Udladning af Heste (anvendes kun i Bataillons-, Eskadrons- og Pionertog). | |
- Den svære, adskillelige Rampe af ældre Model (Fig. 4) bestaar af:

2 Bjælker, som forenes ved

3 Rigler med Tapper og

3 Rigler uden Tapper,

3 Understøttelser, nemlig foroven 2, hver bestaaende af en Buk, og forneden 1, bestaaende af 2 Opstændere,

5 Planker,

1 Broklap med tilhørende 2 aflange Klodser og

2 Jernpæle.

Med hver Rampe følger desuden:

1 Planke til at anbringe under Rampens nederste Ende mellem Skinnerne,

1 Planke med Klamper til at anbringe paa den ene Skinnes udvendige Side for at bringe Køretøjet over Skinnerne,

2 Køller,

12 mindre Kiler,

4 Stoppekiler med Strop og

1 Stoppetov.

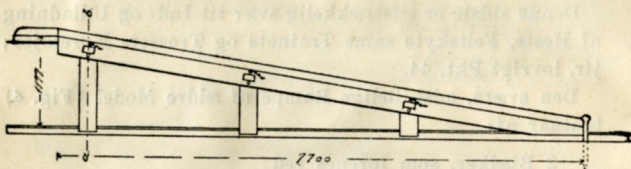
Til Rampens Samling og Opstilling udkræves 18 Mand. 12 Mand henlægger de 2 Bjælker parallelt med og over Sporet for Enden af den Togdel, hvor Ind- eller Udladningen skal foregaa; Udskæringerne i Bjælkernes Endehviler paa Skinnehovederne. De øvrige Dele anbringes af de resterende 6 Mand i følgende Orden:

Riglerne indsættes med de paamalede Mærker opad;

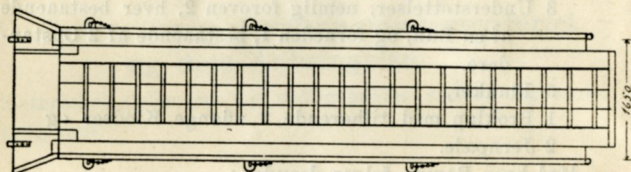
Fig. 4.

Den svære, adskillelige Rampe af ældre Model.

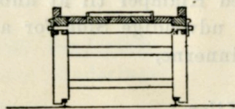
Set fra Siden.



Set fra oven.



Snit a—b.



i de 3 Rigler med Tapper indstikkes de ved Bjælkerne hængende Bolte.

De tre Understøttelser anbringes saaledes, at Tapperne kommer op i de for dem bestemte Taphuller i Bjælkerne. De stilles med de i deres Fod anbragte Udskæringer over Skinnehovederne. Støtter de ikke fast mod Skinnerne, anbringes nogle mindre Kiler mellem disse og Udskæringerne.

Broklappen paasættes saaledes, at den med sine gaffel-

formede Beslag griber ind om de i Bjælkernes øverste Ende anbragte Bolte; de to paa Undersiden af Klappen anbragte Skinner lægges ind over Vognbunden. Klappen fastholdes ved, at 2 i Bjælkerne hængende Bolte stikkes fra oven gennem de i Gafflen anbragte Huller; over Gaffelforbindelsen anbringes de 2 aflange Klodser med Mærkerne opad.

Rampen trykkes saa tæt op til Jernbanevognen, som Bufferne tillader, hvorefter en Jernpæl nedslaaes for Enden af hver Bjælke lige ud for de paa Bjælkerne anbragte Styrelister, saa at Kørebanen ikke gøres smallere.

Endelig lægges de 5 Planker paa Riglerne; de 2 Planker med glatte Flader lægges yderst, de 3 med Trinlister i Midten.

Adskillelsen af Rampen sker i omvendt Orden.

Den lette Rampe (Hjulrampen, (Fig. 5) bestaar af:

- 1 Skraaplan, med Aksel, 2 Hjul og 2 Transportruller,
- 2 Understøttelser (Bukke),
- 1 Broklap med tilhørende 2 aflange Klodser,
- 8 Rækværksopstandere,
- 4 Rækværkstove,
- 2 Jernpæle.

Med hver Rampe følger desuden:

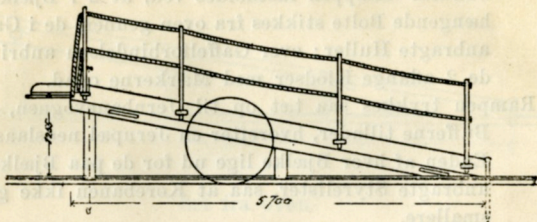
- | | |
|--|-----------------------------|
| 1 Planke, | } der anbringes som ved den |
| 1 do. med Klamper, | |
| 2 Køller, <i>eller jernmøllekister</i> | |
| 8 mindre Kiler, | |
| 4 Stoppekiler med Strop og | |
| 1 Stoppetov. | |

Til Rampens Opstilling udkræves 12 Mand. 8 Mand opstiller Skraaplanet saaledes, at den øverste Ende støtter mod Jernbanevognens Buffer, og den nederste Ende griber med Udsnittene over Skinnene over de. Idet derpaa Skraaplanets øverste Ende løftes, aftages Hjulene, som læg-

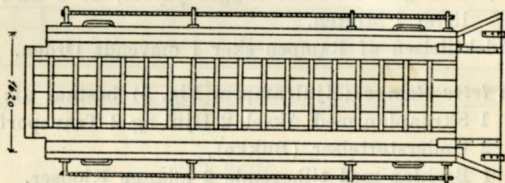
Fig. 5.

En let Rampe (Hjulrampe).

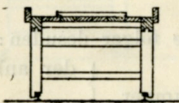
Set fra Siden.



Set fra oven.



Snit a—b.



ges ind under Rampen med den indvendige Side opad, medens Transportruller, Skiver og Lunstik sættes paa Akselarmene; samtidig anbringer de resterende 4 Mand Understøttelserne (Bukkene) saaledes, at Tapperne kommer op i de for dem bestemte Taphuller i Skraaplanet, og de i Foden anbragte Udkæringer hviler paa Skinnehovederne; støtter de ikke fast mod Skinnerne, anbringes Kiler mellem disse og Udkæringerne. Herefter paasættes Broklappen

paa samme Maade som ved den svære Rampe: andelig

= Let Rampe =

Fig 5a.

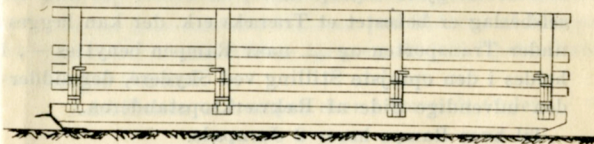


Fig 5b.

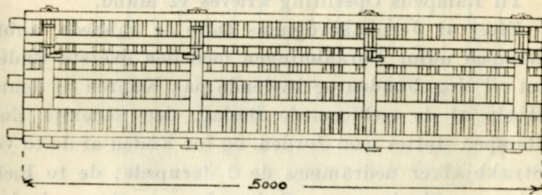
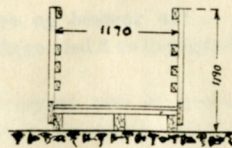


Fig 5c



Den lette Rampe.

Den lette Rampe bestaar af:
3 Strækbjælker, paa hvilke er fastskruet et Brodæk med Trinlister, og som i den øverste Ende er forsynet med

næbformede Beslag. Paa den yderste Strækbjælkes Yderside er fastgjort Styreplanker, til hvilke der med Hængselsbeslag er befæstet et Trærækværk, der kan lægges ned under Transporten og — naar Rampen benyttes —, fastholdes i den oprejste Stilling ved Skydere, der sidder paa den udvendige Side af Rækværksopstanderen.

Til hver Rampe hører 2 Jernpæle.

Fig. 5 a. viser Rampen set fra Siden, Rækværket er rejst. Fig. 5 b. viser Rampen set fra oven, det ene Rækværk er nedlagt. Fig. 5 c. viser et Snit gennem Rampen, Rækværket er rejst.

Til Rampens Opstilling kræves 12 Mand.

Efter at Jernbanevognens Døre er aabnede, anbringes Rampen udfor Døraabningen med den øverste Ende støttet til Vognbunden og hvilende paa Kanten af denne ved Hjælp af de næbformede Beslag, den nederste Ende af Rampen støttes mod Jorden, og for Enden af de to yderste Strækbjælker nedrammes de 2 Jernpæle; de to Rækværk rejses, og Skyderne paa Rækværksopstanderne skydes ned.

Nedtagelsen af Rampen sker i omvendt Orden.

Rampens Vægt er 340 kg.

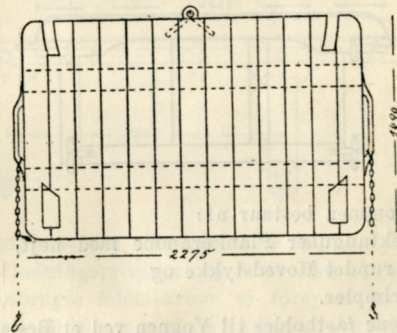
paa samme Maade som ved den svære Rampe; endelig trykkes Rampen saa tæt op til Jernbanevognen, som Bufferne tillader, og de 2 Jernpæle nedrammes for Enden af den ud for de paa Siderne anbragte Styrelister.

Skal Rampen benyttes til Ind- og Udladning af Heste, anbringes Rækværk, idet Rækværksopstanderne nedsættes i de for dem bestemte Øskener paa Siderne af Rampen, og Rækværkstovene stikkes igennem de paa Opstanderne anbragte Øskener.

Adskillelsen af kampen sker i omvendt Orden.

Fig. 6.

En Forbindelsesbro.



Forbindelsesbroen (Fig. 6) danner et Brodække fra Vogn til Vogn og består af:

1 Plankeflage med 2 vedhængende Kæder med Kroge og 1 Bolt.

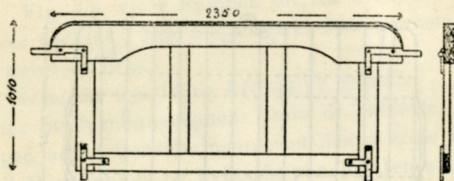
Broen er forsynet med et fremspringende Prodsbeslag med Prods hul, 2 Haandtag samt 4 Udskæringer i Hjørnerne.

Broen henlægges over Bufferne saaledes, at den hviler paa Bunden af to Nabovogne, og forbliver paa denne Plads under Kørselen; den løse Bolt stikkes gennem Hul-

let i Prodsbeslaget ned i et Hul i den ene Vognbund. Findes et saadant ikke, bores det med Snegleboret. Kæderne hindrer Broen i at falde, hvis den under Kørselen glider ned fra Vognbunden; deres Kroge fasthages i den samme Vogn, hvortil Broen er befæstet ved Bolten. Kæderne maa ikke strammes.

Endebommene (Fig. 7) træder i Stedet for P_F Vognenes Endefjæle, der aftages, naar Toget er samlet, og ikke kan paasættes igen, saa længe Forbindelsesbroerne er anbragte.

Fig. 7.
En Endebom.



Endebommen bestaar af:

- 1 rektangulær Plankeramme med højt, foroven afrundet Hovedstykke og
- 2 Trimpler.

Bommene fastholdes til Vognen ved et Beslag, svarende til det, der findes paa P_F Vognens Endefjæle. De paa Fodstykkerne fremspringende Beslag føres ned igennem Udkæringerne i Forbindelsesbroerne og fattes her af et Par Kløer paa en for Enden af Vognbunden anbragt Aksel, der betjenes ved et Haandsving, som i Lukkestillingen kan fastholdes ved en paa Vognsiden anbragt Krog.

Hver Endebom betjenes let af 1 Mand; den anbringes normalt med Beslaget vendende ud fra Vognen, men den kan under Forhold, hvor det gælder om at vinde saa megen Plads som muligt i Vognen, anbringes med Beslaget

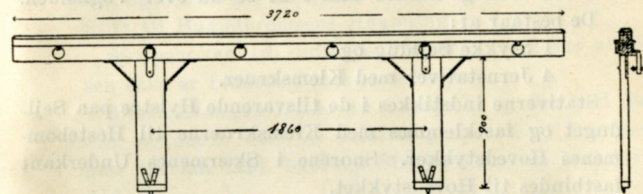
vendende ind mod denne. Vognens disponible Længde forøges da med c. 200 mm.

Hestebomme med Bindinge (Fig. 8).

Da P_F og P_H Vognene ikke er bestemte til Hestetransport i Almindelighed, er de ikke forsynede med Bindinge. Sidevæggene er derhos saa lave, at det er nødvendigt at forhøje dem, naar disse Vogne skal benyttes til saadan Transport.

Til hver Vogn hører 2 Hestebomme med Bindinge. Hver Bom bestaar af 1 Hovedstykke med 2 Ben.

Fig. 8.
En Hestebom med Bindinge.



Hovedstykket, der anbringes over Vognens venstre Sidevæg i Indladningsretningen og fastholdes til denne ved 2 i Beslag anbragte Klemkræuer, er forsynet med 6 Bindinge og 1 Bidebeslag af galvaniseret Jernblik el. lign.

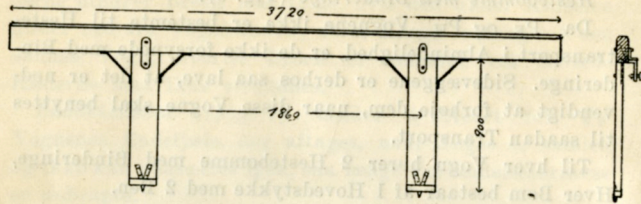
De to Ben er forneden forsynede med et Beslag, der ender i en fremspringende, spids Dorn, som, før Klemkræuerne skrues fast, drives ned i Vognbunden ved et Par Slag med en Kølle af Træ. Benyttes en Mukkert, maa der anvendes et Underlag af Træ.

Hestebomme uden Bindinge (Fig. 9) svarer ganske til de foran omhandlede, men mangler foruden Bindingene tillige Bidebeslaget.

De anbringes over Vognens højre Sidevæg i Indladningsretningen og tjener til at forhøje denne.

Fig. 9.

En Hestebom uden Bindinge.



Sejldugsskærmene anbringes over og befæstes til Hestebommene med Bindinge for at berolige Hestene og saa vidt muligt hindre dem i at se ud over Vognsiden.

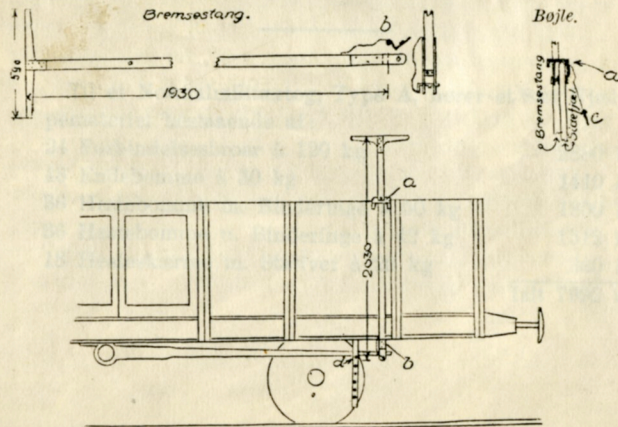
De bestaar af:

- 1 Stykke Sejldug og
- 4 Jernstativer med Klemkruer.

Stativerne indstikkes i de tilsvarende Hylstre paa Sejldug og fastklemmes med Klemkruerne til Hestebommens Hovedstykker. Snorene i Skærmens Underkant fastbindes til Hovedstykket.

Er Sejldugget for langt, vikles det om de yderste Stativer og fastbindes med de vedhængende Snore.

Sejlduggets Længde svarer iøvrigt normalt til Vognens Længde.



Bremsestangen anbringes i de P F Vogne, hvis Haandbrems skal betjenes under Kørslen.

Stangen, der er af Træ, er i den ene Ende forsynet med et Trehaandtag, i den anden Ende med et gaffelformet Beslag (b) med et Hul, hvorigennem der kan stikkes en vinkelbøjet Stift, som ved en Kæde hænger fast til Bremsestangen; til denne hører desuden en løs Bøjle (a) med 2 Klemkruer og en i en Kæde fasthængende Bolt (c).

Bøjlen (a) fastspændes ved Hjælp af Klemkruerne paa Kanten af Jernbanevognens Sidefjæl med Klemkruerne vendende ud fra Vognen lodret over Haandbremsens Haandtag, Bremsestangen stikkes fra oven gennem Bøjlen, og Gafflen (b) fastgøres ved Hjælp af den vinkelbøjede Stift til Haandbremsens Haandtag.

Stoppebolten (d) udtages eventuelt, saaledes at Bremsen ikke er hindret i at kunne betjenes.

Bremsestangen løftes nu i Vejret, og den ved Bøjlen (a) hængende Bolt (c) stikkes gennem et i Bremsestangen værende Hul, hvorved Stangen hindres i at trykkes ned.

Naar der skal bremses, udtages Bolten (c) af Bremsestangen, og denne trykkes til Bunds og holdes nedtrykket, saa længe Bremsningen varer.

Bremsestangen betjenes af 2 Mand.

Hjælpemateriellet til et Batteritog bestaar af:

24 Forbindelsesbroer à 120 kg	2880 kg
48 Endebomme à 30 kg	1440 —
26 Hestebomme med Bindinge à 50 kg	1300 —
26 — — — — à 42 —	1092 —
13 Sejldugsskærme à 20 kg	260 —
4 Bremsestænger med Bøjler à 7 kg	28 —
Ialt...	7000 kg

og desuden:

1 Hjulrampe med Tilbehør	935 kg
eller 1 svær, adskillelig Rampe af ældre Model med Tilbehør	1175 —

Til Transport paa Jernbane af et Sæt Hjælpemateriel kræves 2 P_F Vogne eller 2 P_F Bremsevogne.

Indladningen i 2 P_F Bremsevogne foregaar saaledes:

I den ene Vogn lægges under Bremsekupeen to Stabler à 11 Stk. Endebomme paa Fladen helt ind mod Endefjælen, oven paa disse Stabler lægges 4 Bremsstænger med Bøjler samt Værktøjskassen. Paa hver Side af Vognen stilles 2 × 4 Forbindelsesbroer med Øjebeslaget i Vejret; i det mellem disse 16 Broer dannede Rum stilles 20 Hestebomme med Bindinge med Hovedstykket skiftevis opad eller nedad; oven paa disse 20 Hestebomme lægges 6 Hestebomme med Bindinge paa Fladen.

I den anden Vogn anbringes under Bremsekupeen samtlige løse Dele til Rampen, Rampens Hjul, 13 Sejldugsskærme med 52 Stativer, 24 Bolte til Forbindelsesbroerne og støttet op til Bremsekupeens Stiver Rampens 2 Bukke og Broklappen. Paa Bunden af Vognen anbringes Rampen med Transportrullerne paa Akslen. Paa hver Side af Vognen stilles 2 × 2 Forbindelsesbroer med Øjebeslaget i Vejret; de Broer, der staar nærmest den løse Endefjæl, maa staa ca. 0,5 m fra denne. I det mellem disse 8 Broer dannede Rum stilles saa tæt til Bremsekupeen som muligt 24 Hestebomme uden Bindinge med Hovedstykket skiftevis opad eller nedad, ovenpaa disse 24 Hestebomme lægges 2 Hestebomme uden Bindinge paa Fladen; i det tilbageværende Rum mellem Broerne lægges 2 Stabler à 13 Stk. Endebomme paa Fladen.

Indladningen i almindelige P_F Vogne foregaar paa tilsvarende Maade.

Naar Jernbanevognene holder umiddelbart uden for Magasinet, tager Indladningen af et Sæt Hjælpemateriel med en Arbejdsstyrke paa 12 Mand ca. 2 Timer.

Til Transport ad Landevej af et Sæt Hjælpemateriel kræves, naar Hjulramper anvendes, 6 svære Arbejdsvogne + 1 Forspand med lange Kobbekæder eller 12 Trainvogne + 1 Forspand med lange Kobbekæder, nemlig:

og desuden:

2 Hjulramper m. Tilbehør à 935 kg	1870 kg
eller 2 svære, adskillelige Ramper af ældre Model med Tilbehør à 1175 kg	2350 kg.

Til Transport paa Jernbane af et Sæt Hjælpemateriel kræves 2 P_F Vogne eller 2 P_F Bremsevogne.

Indladningen i 2 P_F Bremsevogne foregaar saaledes:

Nederst i hver Vogn anbringes Rampen saa tæt op til den løse Endefjæl som muligt. Rampens øvrige Bestanddele anbringes under Bremsekupeen.

Paa hver Side af Vognen tæt op til Bremsekupeen stilles 2 Forbindelsesbroer paa Højkant, og imellem disse stilles og stables de 24 Endebomme. Bagved stilles atter 2 Forbindelsesbroer paa Højkant paa hver Side af Vognen, og paa Rampen lægges de resterende 4 Broer. I det mellem de sidstnævnte 8 Broer dannede Rum stilles og stables Hestebommene med Hovedstykket opad. Stablingen maa udføres omhyggeligt, da de fremspringende Beslag ellers vil bevirke, at Bommene tager for stor Plads.

Sejldugsskærmene og Stativerne til disse anbringes i det tilovers bleve Vognrum.

Indladningen i almindelige P_F Vogne foregaar paa tilsvarende Maade.

Naar Jernbanevognene holder umiddelbart uden for Magasinet, tager Indladningen af et Sæt Hjælpemateriel med en Arbejdsstyrke af 12 Mand c. 2 Timer.

Til Transport ad Landevej af et Sæt Hjælpemateriel kræves, naar Hjulramper anvendes, 6 svære Arbejdsvogne + 2 Forspand med lange Kobbekæder eller 12 Trainvogne + 2 Forspand med lange Kobbekæder nemlig:

For hver 10 Forbindelsesbroer og	} 1 svær Arbejdsvogn
20 Endebomme, 1800 kg	
For hver 18 Hestebomme med	} 1 svær Arbejdsvogn
Bindinge, 900 kg	

Indgaard

- | | | |
|--|---|---|
| 2 svære Arbejdsvogne
eller 4 Trainvogne | { | Hver med 10 Forbindelsesbroer og
20 Endebomme, 1800 kg. |
| 2 svære Arbejdsvogne
eller 4 Trainvogne | | Hver med 13 Hestebomme med
Bideringe, 1 Forbindelsesbro og 2
Endebomme, 830 kg. |
| 2 svære Arbejdsvogne
eller 4 Trainvogne | { | Hver med 13 Hestebomme uden
Bideringe, 1 Forbindelsesbro og 2
Endebomme, 726 kg. |
| 1 Forspand med
lange Kobbekæder | | Til Hjulrampen med Tilbehør, 13 Sejl-
dugsskærme med 52 Stativer samt 4
Bremsstænger med Bøjler, 1223 kg. |

Naar de svære, adskillige Ramper af ældre Model anvendes, kræves 7 svære Arbejdsvogne eller 12 Trainvogne + 1 svær Arbejdsvogn, da denne Rampe paa Grund af sin Længde ikke kan transporteres paa Trainvogne.

82. Den 15 cm Rampe, udelukkende til Fæstningsskyts, kan opstilles paa 2 Maader, nemlig enten som høj Rampe, der benyttes ved Ind- og Udladning fra Siden paa fri Bane, eller som lav Rampe, der benyttes ved Indladning paa Stationspladser o. lign.

Rampen bestaar af:

- 2 Sidebjælker,
- 1 Midterbjælke,
- 4 Rampeplanker, hvoraf 2 med Klamper,
- 8 Klodser,
- 4 Understøttelser (3 Bukke og 1 Tømmerstykke),
- 1 Opkøringsplanke,
- 6 Forbindelsesstænger,
- 4 Jernpæle,
- 2 Opkøringskiler af Jern og 2 \square formede, løse Broklapper af Staal til Forbindelse mellem Rampen og Jernbanevognen.

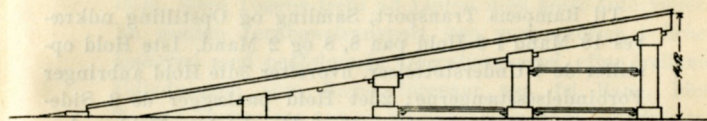
Med hver Rampe følger:

- 2 Køller,

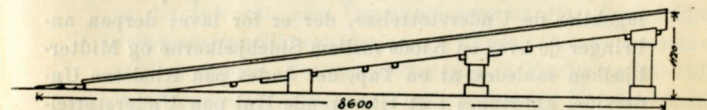
Fig. 10.

Den 15 cm Rampe.

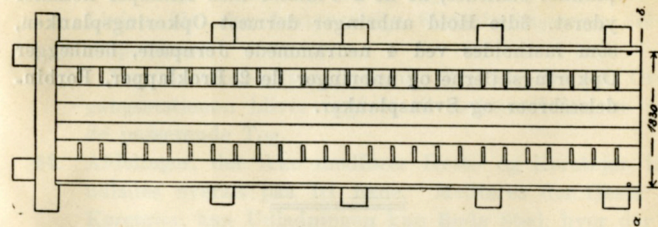
Set fra Siden. Høj Rampe.



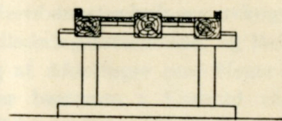
Lav Rampe.



Set fra oven.



Snit a-b.



- 4 Stoppekiler,
- 16 Underlagskiler,
- 4 Reserveplanker, nemlig 2 Svansplanker og 2 lange Opkøringsplanker,

- | | | | | |
|---|---|-------------------------|----------------------|------------------|
| 2 | □ | formede Broer af Staal, | } til indbyrdes For- | |
| 2 | | Svansplanker, | | bindelse mellem |
| 1 | | Haletov. | | Jernbanevognene, |

Til Rampens Transport, Samling og Opstilling udkræves 18 Mand i 3 Hold paa 8, 8 og 2 Mand. 1ste Hold opstiller de 4 Understøttelser, hvorefter 3die Hold anbringer Forbindelsesstængerne; 2det Hold paalægger de 2 Sidebjælker og Midterbjælken. De 8 Mand i 1ste Hold undersøger nu, hver paa sit Sted, om de 3 Bjælker ligger anmod de 4 Understøttelser, og hæver ved Hjælp af Underlagskiler de Understøttelser, der er for lave; derpaa anbringer de hver en Klods mellem Sidebjælkerne og Midterbjælken saaledes, at en Tap, der findes paa Klodsens Underside, anbringes i et tilsvarende Hul paa Understøttelsesernes Overflade. Derefter paalægger Holdet de 4 Rampeplanker saaledes, at de 2 Planker med Klamper kommer yderst. 3die Hold anbringer dernæst Opkøringsplanken, som fastholdes ved 4 nedrammede Jernpæle, henlægger Opkøringskilerne og anbringer de 2 Broklapper, Forbindelsesbroer og Svansplanker.

V. Operationskørsler.

83. Naar en større Tropestyrke ved Hjælp af Jernbanerne i Løbet af kort Tid skal koncentreret paa et snævert Rum, føres Togene frem ad Linien med korte Intervaller. En saadan Jernbanetransport kan gennemføres i *Echelonkørsel* med paafølgende *Operationskørsel*, efter hvilken Udladningen som Regel foregaar paa fri Bane, idet Togene slutter saa tæt op til hverandre, som Udladningsforholdene langs Banen tillader.

Ved *Echelonkørsel* løber Togene med den Hastighed og det Interval, som Opretholdelsen af den almindelige driftsmæssige Sikkerhedstjeneste tillader. Paa en nærmere angivet Station (Overgangsstationen) i Nærheden af Udladningsstrækningen gaar Kørslen over fra Echelonkørsel til Operationskørsel.

Ved *Operationskørsel* føres Togene langsomt frem ad Linien, idet den fredsmæssige Sikkerhedstjeneste delvis suspenderes.

Togene standser paa bestemte Punkter, der paa Overgangsstationen bliver opgivet til Lokomotivførerne paa de passerende Tog.

84. Afdelinger, der ikke medfører Heste og Køretøjer, kan udlades overalt paa fri Bane. Medføres der Heste og Køretøjer, kan Udladningen kun finde Sted, hvor der er særlige gunstige Betingelser til Stede. Paa Sjælland er samtlige Jernbanestrækninger rekognoscerede med Hensyn til Udladningsforholdene, og Beliggenheden af de til Udladning af Afdelinger med Heste og Køretøjer egnede Punkter er bestemte i Forhold til de langs Banerne værende Kilometersten (Halvkilometersten).*)

De til Udladning af Tropper bestemte Punkter kan ogsaa benyttes ved Indladning.

*) Paa en Del af Banerne findes der kun Kilometersten. Halvkilometerstenenes Plads maa paa disse Baner bestemmes skønmæssigt.

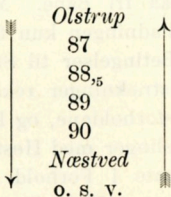
Ved de større Stabe findes der *fortrolige Kort*, paa hvilke Udladningsstederne er angivne.

Paa hver Station findes der en *Oversigt over Udladningsstederne* paa en vis Strækning i begge Retninger fra Stationen. En saadan Oversigt kan eksempelvis være affattet paa følgende Maade:

Oversigt over Udladningsstederne paa fri Bane.

Naar et Tog standses med Maskinen ud for en af de i nedenstaaende Sidekolonner med + mærkede Kilometersten (Halvkilometersten), kan den Vogn, hvorfra Køretøjerne skal udlades, bringes til et gunstigt Udladningssted ved en mindre Rangering.

Ud for Stationsnavnene er det angivet, hvor mange Tog der samtidig kan udlades paa de paagældende Stationer.

Ved Kørsel fra <i>Olstrup</i> til <i>Næstved</i> .	Kilometerstenenes Numre.	Ved Kørsel fra <i>Næstved</i> til <i>Olstrup</i> .
		
	87	+
	88 _{,5}	+
	89	
+	90	+
+	<i>Næstved</i>	+
(3 Tog) +	o. s. v.	+ (3 Tog)

85. Naar en højere Myndighed beslutter at iværksætte en større Jernbanetransport af den omhandlede Art, fast-

sætter den i Hovedsagen den Strækning, paa hvilken der skal udlades og udpeger en Station som Overgangsstation.

Snarest muligt og senest med det første Troppetog afgaar en Officer af den paagældende højere Førers Stab til Overgangsstationen, hvor der muligvis tillige vil komme en højere Jernbaneembedsmand til Stede for at lede Trafikken.

Officeren henvender sig til Stationsforstanderen for at faa udleveret den paa Stationen beroende Oversigt over Udladningsstederne. Han bestemmer Udladningsstedet for hvert enkelt Tog og udfærdiger ved Hjælp af Oversigten en skriftlig Ordre for hver enkelt Lokomotivfører.

Paa denne Ordre skal det angives, ved hvilken Kilometersten (Halvkilometersten) Lokomotivet skal standse. De saaledes udfærdigede Ordre afleveres til Stationsforstanderen.

Naar Troppetogene ankommer til Overgangsstationen, gør de et kort Ophold, under hvilket Stationsforstanderen giver Lokomotivførerne den ovennævnte Ordre. Officeren skal notere, hvilke Afdelinger der befordres i hvert enkelt Tog.

Snarest efter at det sidste Tog har passeret Stationen, melder Officeren sig tilbage til den højere Fører, af hvilken han er udsendt. Han skal til denne afgive Melding om Udladningsstedet for hvert enkelt Tog, samt om hvilke Afdelinger, der er blevne befordrede af disse.

86. Naar Toget standser ved den opgivne Kilometersten (Halvkilometersten), sender Togføreren straks en Mand af Togpersonalet bagud for at dække Toget. Naar denne Mand er paa Plads, melder Togføreren sig til Førers officeren, hvorefter den højstbefalende i Toget beordrer Mandskabet til at stige ud, og Afdelingen (Afdelingerne) (uden Heste og Køretøjer) til *uopholdelig* at træde an *udenfor* Banelinien. Kun det Arbejdskommando, der

skal foretage Udladningen af Heste og Køretøjer, maa herefter opholde sig paa denne.

Medens Mandskabet udlades, lader Afdelingschefen Førseleofficeren foretage en hurtig Rekognoscering for at finde et Sted, der er godt egnet til Udladning af Heste og Køretøjer. Et saadant vil *som Regel* findes mellem Maskinen og Togets bageste Vogn. Naar Mandskabet har forladt Banelinien, føres Toget til det af Førseleofficeren udpegede Sted, og Heste og Køretøjer udlades. Efterhaanden som de udlades, fjernes de uopholdelig fra Banelinien.

Hvor Udladningen ikke kan foregaa ved en Overkørsel, afgraves Grøfterne og gennemskæres Indhegningen i fornøden Udstrækning til at Materiellet kan føres bort fra Banelinien; *dog maa Gravning i Ballasten ikke finde Sted*, ligesom de i Nærheden af Stationerne anbragte Traadtræk ikke maa beskadiges. Saa snart Udladningen er endt, indlades Ramperne m. m. paany, saaledes at Toget hurtigst muligt kan blive klar til Afgang, hvorefter Førseleofficeren og Udladningskommandoet snarest melder sig tilbage til deres Afdelinger.

Art.	Benævnelse.	Vognenes Værkstedsomraade.	Indre Udstyrelse.	Rummer Mand.	Vedtegning.
I og II Klasse.	AA	Jylland og Sjælland.	2 I Kl. + 4 II Kl.	38	I en I Klasses Kupé paaregnes Plads til 4—6 Personer. I en II Klasses Kupé paaregnes Plads til 6—8 Personer.
	AB	do. do.	2 I Kl. + 2 II Kl.	24	
	AC	Sjælland.	2 I Kl. + 2 II Kl.	28	
	AD	Jylland og Sjælland.	1 I Kl. + 3 II Kl.	26	
	AE	do. do.	1 I Kl. + 3 II Kl.	30—31	
	AF	Sjælland.	2 I Kl. + 3 II Kl.	36	
	AG	do.	1 I Kl. + 4 II Kl.	38	
	AM	do.	3 I Kl. + 4 II Kl.	36	
	AN	Jylland og Sjælland.	2 I Kl. + 4 II Kl. 6 I Kl.	32 24	
	AS	do. do.	2 I Kl. + 4 II Kl.	32	
I, II og III Klasse.	BA	Sjælland.	1 I Kl. + 3 II Kl. + 5 III Kl. + Bremsekupé.	80	I en III Klasses Kupé paaregnes Plads til 8 à 10 Personer.
	BB	Jylland.	4 II Kl.	32	
	BC	Jylland og Sjælland.	5 II Kl.	40	
	BE	do. do.	2 II Kl. + 3 III Kl.	46	
	BF	do. do.	2 II Kl. + 1 à 2 III Kl. + Bremsekupé samt Akkumulator.	24 à 34	
	BG	Jylland.	1 II Kl. + 2 III Kl. + Varmerum.	28	
	BJ	Jylland og Sjælland.	1 II Kl. Salon + 2 III Kl. + Bremsekupé	28	
	BK	Jylland.	1 II Kl. + 4 III Kl.	48	
	BL	Sjælland.	2 II Kl.	70	
	BM	do.	6 II Kl.	36	
BN	Jylland og Sjælland.	3 II Kl. + 4 III Kl.	56		
BO	Sjælland.	3 II Kl. + 4 III Kl.	50		
III Klasse.	CA	Sjælland.	4 Kupéer.	40	Aabne Længdesider, men fast Tag.
	CB	Jylland og Sjælland.	5 do.	50	
	CD	Sjælland.	6 do.	60	
	CE	do.	1 Rum.	40	
	CG	Jylland.	3 Kupéer + 1 Bagagerum.	30	
	CH	Sjælland.	3 Kupéer + Bremsekupé + Varmerum.	30	
	CJ	Jylland og Sjælland.	4 Kupéer + Bremserum.	40	
	CK	do. do.	8 à 9 Kupéer + Bremsekupé, eventuelt Akkumulator.	56 à 86	
	CL	Sjælland.	2 Kupéer.	80 à 86	
	CM	do.	9 do.	72	
CN	Jylland.	7 Kupéer.	56		
CO	Sjælland.	5 Kupéer + 1 Rum i øverste Etage.	82 à 90		

Alle Vogne har 2 Aksler, undtagen: AA, AM, BL, BM, BN, CK, CL og CM Vogne, der har 4 Aksler. De med fede Typer angivne Vogne findes i større Antal.

Oplysninger om Statsbanernes Godsvogne 1908.

Skema 2.

Vognenes Art.	Be-næv-nelse.	Vogne uden Bremse kan rumme.			Bære- evne i Tons.	Endeaab- ningernes Antal i Vogne uden Bremse.	Særligt Udstyr.	Egnede til særlig Anvendelse.	Vedtegning.	
		Mænd.	Heste.	Antal Køretøjer m. m.						
Hestevogne.	GA	28	6	—	10	»	Delt i 7 Rum. Polstrede Vægge. Delt i 7 Rum.	Urolige Heste.		
	GB	28	7	—	6-10	2				
Lukkede Godsvogne.	HA	36	—	—	6	»	Kreaturringe.	Ammunitionstransport. Sygetransport.		
	HB	40	8	4 Sygebaarer.	6	»				
	HC	40	8	4 Sygebaarer.	6	»				
Lukkede Kreaturvogne.	QA	40	8	—	6	2	Kreaturringe.	Ammunitionstransport. Sygetransport.		
	QB	48	10	8 Sygebaarer.	10	2				
	QC	48	10	8 Sygebaarer.	10	2				
	QD	48	10	8 Sygebaarer.	12 ₅	2				
	QE	48	9	8 Sygebaarer.	12 ₅	»				
	QF	48	9	8 Sygebaarer.	12 ₅	»				
Lukkede Godsvogne.	JA	—	—	—	6	»	Kreaturringe i nogle Vogne.	Ammunitionstransport. Sygetransport.		
	JB	—	—	—	6	»				
	JC	—	—	—	6	»				
	JD	44	(8)	8 Sygebaarer.	10	»				
	JE	44	—	—	10	2				
	JG	48	—	8 Sygebaarer.	12 ₅	»				
	JK	48	—	—	10	»			Bærerør og Kød kroge.	Ammunitionstransport. Kødtransport.
		JL	48	—	—	10				
	JM	48	—	8 Sygebaarer.	10	2			Nogle Vogne indrettede m. Bærerør og Kød kroge.	Ammunitionstransport. Sygetransport.
	JR	44	—	—	10	»				
JS	—	—	—	10	»					
JV	48	—	8 Sygebaarer.	12 ₅	»					
Aabne, højsidede Godsvogne.	KA	40	8	—	6	»	Kreaturringe.	Faste Endevægge.		
	KB	40	8	—	6	»				
	KC	40	8	1) 1 Kanon m. Forst. + 1 Forstilling eller 1 Am.Bagvogn eller 1 Lavet.	6	2			Kreaturringe.	Løse Endevægge. Kan benyttes ved gennemgaaende Inldadning fra Enden.
		2) 1 Am.Bagvogn + 2 Forstillinger.								
		3) 1 Trainvogn + 1 Forstilling.								
	KE	40	—	—	6	»			Kreaturringe.	Faste Endevægge.
	KF	40	8	—	10	2				
	KG	40	8	Som Kc Vognen.	10	2				
	KH	44	8	Som Kc Vognen.	10	2				
	KJ	48	9	1) 2 Kanoner med Forstillinger.	10	2				
2) 4 Karrer.										
KK	48	9	3) 2 Trainvogne.	10	»	Kreaturringe.	Faste Endevægge.			
	4) 2 Kassevogne.									
PA	—	—	5) 2 Ambulancevogne.	10	2	—	Meget lave Sidefjæle. Løse Endefjæle. Kan benyttes ved gennemgaaende Inldadning fra Enden.			
	PB	48	—	6) 1 Ambulancevogn + 1 Trainvogn.	10			»		
PC	—	—	7) 1 Sygetransportvogn.	10	2	—	Faste Endefjæle. Kan benyttes ved gennemgaaende Inldadning fra Enden.			
	PD	—	—	8) Forøvrigt som Kc Vognen.	10			2		
PE	—	—	Som KJ Vognen.	10	2	—	Meget lave Sidefjæle. Løse Endefjæle. Kan benyttes ved gennemgaaende Inldadning fra Enden.			
	PF	60	12 à 13	a) 1 Kanondel. + 1 Forstilling eller 1 Ammuni- tionsbagvogn.	12 ₅			2	Kun anvendelig til Hestetransport, naar Hjælpe- materiel anvendes.	
Aabne, lavsidede Godsvogne.	PG	—	—	b) 1 Patronkarre + 2 Trainvogne.	20	2	—	Meget lave Sidefjæle. Løse Endefjæle. Kan benyttes ved gennemgaaende Inldadning fra Enden.		
				c) 1 Bagegekarre + 2 Trainvogne.						
				d) 1 Færdselsvogn + 3 Patronkarrer.						
				e) 1 Færdselsvogn + 3 Bagagekarrer.						
				f) 4 Bagagekarrer + 1 Patronkarre.						
				g) 4 Patron- eller Bagagekarrer.						
				h) 1 Patronk. + 1 Bagagek. + 1 Trainvogn.						
				i) 1 Sygetransportvogn + 1 Trainvogn.						
				k) 1 Ambulancevogn + 1 Trainvogn.						
				l) 1 Sygetransportvogn + 1 Ambulancevogn.						
PH	—	—	m) 2 Train- eller Færdselsvogne + 2 à 3 Heste.	10	2	—	Meget lave Sidefjæle. Løse Endefjæle. Kan benyttes ved gennemgaaende Inldadning fra Enden.			
	—	—	Som 2 KJ Vogne.							
Tømmervogne.	TA	—	—	—	10	2	Vrideskammel og 2 løse Trækstænger.	Tømmertransport, lange Genstande.		
	TB	—	—	—	10	2				
	TC	—	—	—	10	2			Vrideskammel og 1 løs Trækstang.	

Anm.: De med fede Typer angivne Vogne findes i større Antal. — Vogne med Bremse rummer noget mindre end angivet for Vogne uden Bremse.

Maalangivelser

for

Statsbanernes aabne Godsvogne.

Vognenes Betegnelse.	Laderummet.			Vognens Bæreevne i Tons.		Længde mellem Buffernes Endeflade mm.
	Længde mm.	Bredde mm.	Bundflade m ² .	normal.	maximal.	
KA	4820	2300	11 _{,11}	6	6 _{,33}	6260
KB	4820	2300	11 _{,11}	6	6 _{,33}	6260
KC	4895	2385	11 _{,36}	6	6 _{,33}	6310 ell. 6716
KD	4890	2370	11 _{,36}	6	6 _{,33}	6310 ell. 6716
KE	4890	2370	11 _{,36}	6	6 _{,33}	6310
KF	4820	2380	11 _{,5}	10	10 _{,5}	6110
KG	4905	2400	11 _{,36}	10	10 _{,5}	6310
KH	5476	2540	13 _{,39}	10	10 _{,5}	6766
KJ	5910	2375—2405	14 _{,30} —14 _{,32}	10	10 _{,5}	7330 ell. 7730
KK	6030	2430	14 _{,30}	10	10 _{,5}	7330
PA	5150 ¹⁾ —6000	2360	12 _{,32} —14 _{,32}	10	10 _{,5}	7330
PB	6340	2310	14 _{,36}	10	10 _{,5}	7680
PC	5540 ¹⁾ —6390	2360	13 _{,11} —15 _{,11}	10	10 _{,5}	7700
PD	6650 ¹⁾ —7500	2360	15 _{,7} —17 _{,7}	10	10 _{,5}	8830
PE	6650 ¹⁾ —7500	2360	15 _{,7} —17 _{,7}	10	10 _{,5}	8830
PF	6800 ¹⁾ —7650	2360	16 _{,30} —18 _{,30}	12 _{,5}	13 _{,11}	8960
PH	6800 ¹⁾ —7650	2360	16 _{,30} —18 _{,30}	10	10 _{,5}	8960
PG	12400	2500	31 _{,30}	20	21 _{,0}	13730
TA	4730	2260	10 _{,14}	10	10 _{,5}	6110
TB	4790	2350	11 _{,32}	10	10 _{,5}	6270
TC	6100	2210	13 _{,35}	10	10 _{,5}	7330

1) Det første Tal angiver Laderummets Længde regnet til Bagsiden af Bremsekuret, det andet hele Bundfladens Længde.

Batteritog

(med Hjælpemateriel).

Skema 4.

1 Bateria med Train samt 1/2 Afdelingsstab med Train.

□ Lokomotiv med Tender		
+ □ Pf 2 Train- eller Færdselsvogne	2	Mand
□ > 2 do. do.	2	>
□ > 2 do. do.	2	>
◊ □ > 1 Kødvoan el. Tørkostvoan, 1 Færdselsvoan (Stabens)	2	>
▨ □ > 12 Heste	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
◊ □ > 2 Ammunitionsvogne (7' og 8' Vogn)	2	>
◊ □ > 1 Hjulvoan, 1 Stigekearre (eller Trainvoan) (Stabens)	2	>
▨ □ > 12 Heste	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
▨ □ > 12 >	2	>
□ > 1 Kanondeling + 1 Forstilling	2	>
◊ □ > 1 — + 1 Bagvoan	2	>
□ > 1 — + 1 Forstilling	2	>
□ > 1 — + 1 Bagvoan	2	>
□ > 1 Stigekearre	30	>
□ >	40	>
+ □ > 1 Hjulrampe	30	>
+ □ kort Personvoan (B eller C)	40	>

Tilsammen ca. 186 Personer, 155 Heste, 23 Køretøjer.

1 Bataillon med Fægtningstrain inclusive 4 Køkkenvogne samt enten 1 Regimentsstab uden Train og 1/3 Rekylgeværkompagni eller 2/3 Rekylgeværkompagni exclusive 3 Færdselsvogne.

□ Lokomotiv med Tender	Mand		Mand
+ □ Pf	60		60
□ >	60		60
□ >	60		60
◊ □ >	60		60
▨ □ >	60		60
▨ □ >	60		60
▨ □ >	60		60
▨ □ >	60		60
▨ □ >	60		60
▨ □ >	60		60
▨ □ >	60		60
◊ □ > 2 Train- eller Færdselsvogne	43	2 Train- eller Færdselsvogne	41
◊ □ > 2 > > >	43	2 > > >	41
▨ □ >	60		60
▨ □ > 9 islandske Heste	40	10 islandske Heste	38
▨ □ > 12 Heste	2	9 > >	38
▨ □ > 12 >	2	12 Heste	2
▨ □ > 12 >	2	12 >	2
▨ □ > 10 >	8	10 >	8
□ > 2 Train- eller Færdselsvogne	43	2 Train- eller Færdselsvogne	41
◊ □ > 2 > > >	43	2 > > >	41
□ > 2 > > >	43	2 > > >	41
□ > 2 > > >	43	2 > > >	41
□ >	60	1 > > >	50
□ >	60		60
+ □ > 1 Hjulrampe	51	1 Hjulrampe	50
+ □ kort Personvoan (B eller C)	40		40

Tilsammen 1243 Personer, 46 alm. og 9 islandske Heste, 12 Vogne.

Tilsammen 1254 Personer, 34 alm. og 19 islandske Heste, 13 Vogne.

1 Eskadron paa noget under Krigsstyrke med Train (undtagen Lastmotorvoan) samt 1/2 Regimentsstab med Train.

□ Lokomotiv med Tender		
+ □ Pf	40	Mand
□ >	5	>
□ >	5	>
◊ □ > 2 Train- eller Færdselsvogne	2	>
▨ □ > 13 Heste	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
◊ □ > 2 Train- eller Færdselsvogne	2	>
◊ □ > 2 do. do.	2	>
▨ □ > 13 Heste	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
▨ □ > 13 >	2	>
□ >	5	>
◊ □ > 2 Train- eller Færdselsvogne	2	>
□ >	5	>
□ >	5	>
□ >	5	>
+ □ > 1 Hjulrampe	15	>
+ □ kort Personvoan (B eller C)	40	>

Tilsammen ca. 164 Personer, 169 Heste, 8 Køretøjer.

Anm. 1. De skraverede Vogne er udstyrede med Hestebomme og Sejldugsskærme.

2. * betyder Skruebremse, ◊ betyder Bremsstang.

3. Toget er indrettet til gennemgaaende Ind- og Udladning; naar Personvoanen og Rampevoanen er frakoblede og Rampen anbragt for Enden af den øvrige Togstamme, kan Ind- og Udladning foregaa uden yderligere Adskillelse. | betyder almindelig Kobling. || betyder Kobling og Bro.

4. Hvis ikke alle Vogne læsses, bør fortrinsvis Bremsevoanene være læssede.

5. Togets Længde er ca. 260 m.

Bataillonstog.

1 Bataillon med Fægtningstrain inclusive 4 Køkkenvogne samt enten
1 Regimentsstab uden Train og $\frac{1}{3}$ Rekylgeværkompagni eller
 $\frac{2}{3}$ Rekylgeværkompagni exclusive 3 Færdselsvogne.

+	+					
		17 korte Personvogne*)	Mand 850		Mand 850	
		QB, C el. D	10 alm. Heste	10 alm. Heste		
		›	10 ›	10 ›		
		›	10 ›	10 ›		
		›	10 ›	4 alm. og 8 isl. Heste	2	
		›	6 ›	11 isl. Heste	4	
		PF ›	9 isl. Heste	2 Train- eller Færdselsvogne	43	
		› 2 Train- eller Færdselsvogne	43	2 › ›	43	
		› › ›	43	2 › ›	43	
		› › ›	43	2 › ›	43	
		› › ›	43	2 › ›	43	
		› › ›	43	2 › ›	43	
		› › ›	43	1 › ›	50	
		› 1 Hjulrampe, 1 let Rampe	40	1 Hjulrampe, 1 let Rampe	40	
		› 1 kort Personvogn**)	50		50	

Tilsammen 1243 Personer, 46 alm. og 9 islandske Heste, 12 Vogne. Tilsammen 1254 Personer, 34 alm. og 19 islandske Heste, 13 Vogne.

Togets Længde er ca. 300 m.

*) **) I Stedet for 18 korte Personvogne kan anvendes andre Personvogne, lukkede eller aabne Godsvogne med Pladser til ialt 900 Mand. Toglængden maa dog herved ikke forøges.

Anm. + betyder Skruebremse.

Eskadronstog.

1 Eskadron med Train (uden Lastmotorvogn)
samt $\frac{1}{2}$ Regimentsstab med Train.

+	+				
		Lokomotiv med Tender			
		› 1 kort Personvogn		ca. 40 Mand	
		› 24 QD E el. F Vogne	til 217 Heste		
		(9 Heste i hver Vogn, dog 10 i 1 af QD Vognene).			
		› PF 2 Train- el. Færdselsvogne		ca. 25 Mand	
		› 2 — —		ca. 25 ›	
		› 2 — —		ca. 25 ›	
		› 1 Train- og 1 Færdselsvogn (Stabens)		ca. 25 ›	
		› Hjulrampe og 1 let Rampe og		ca. 30 ›	
		› 1 kort Personvogn		ca. 40 ›	

Tilsammen 210 Personer, 217 Heste, 8 Køretøjer.
Togets Længde er ca. 275 m.

Skema 5.

Batteritog

(uden Hjælpemateriel).

1 Bateria med Train samt
 $\frac{1}{2}$ Afdelingsstab med Train.

+	+				
		Lokomotiv med Tender			
		› 1 kort Personvogn		ca. 40 Mand	
		› 17 QD, E el. F Vogne	til 155 Heste		
		(9 Heste i hver Vogn, dog 10 i 2 af QD Vognene.)			
		› PF 2 Train- el. Færdselsvogne		ca. 10 Mand	
		› 2 — —		ca. 10 ›	
		› 2 — —		ca. 10 ›	
		› 1 Kød- el. Tørkostvogn + 1 Færdselsvogn (Stabens)		ca. 10 ›	
		› 2 Ammunitionsvogne (7' og 8' Vogn)		ca. 10 ›	
		› 1 Hjulvogn + 1 Stige karre (el. Trainvogn (Stabens))		ca. 10 ›	
		› 1 Kanondeling + 1 Forstilling		ca. 10 ›	
		› 1 — — + 1 Bagvogn		ca. 10 ›	
		› 1 — — + 1 Forstilling		ca. 10 ›	
		› 1 — — + 1 Bagvogn		ca. 10 ›	
		› 1 Hjulrampe***) + 1 Stige karre		ca. 10 ›	
		› 1 kort Personvogn		ca. 40 ›	

Tilsammen 186 Personer, 155 Heste, 23 Køretøjer.
Togets Længde er ca. 270 m.

***) Af Statsbanernes Materiel; medtages fra Afgangsstationen.

Fortegnelse

Skema 6.

over hvor meget Fæstningsskyts med Tilbehør samt hvor mange Trainvogne, der kan rummes
i forskellige Jernbanevogne m. m.

Vogrenes Betegnelse.	9 cm S. H. med Betjeningstøj m. m.	9 cm S. K. med Betjeningstøj m. m.	12 cm S. H. med pakket Forstilling.	12 cm J. K. med Befjeningstøj m. m.	15 cm k. J. K. og S. K. med Befjeningstøj m. m.	15 cm l. J. K. uden Befjeningstøj m. m.	19 cm J. M. uden Befjeningstøj m. m.	19 cm J. H. uden Befjeningstøj m. m.	Transportforstilling.	Trainvogne.	24 a.s Rappertbrisk.	12 cm Brisk M. 1887.	15 cm Brisk M. 1888.	19 cm Brisk M. 1892.	19 cm Habitsbrisk M. 1898.	Anmærkning.
PG	32	7	>	6	6	4	6	>	6	4	17	12	9	5	12	¹⁾ Svansen rager c. 30cm ind paa Forbindelsesbroen. ²⁾ Med Betjeningstøj m. m. ³⁾ Uden Betjeningstøj m. m. ⁴⁾ I disse med Sideaabning forsynede Vogne kan sværere Fæstningsskyts vanskelig indlades.
Pc, Pd, Pe, Pf, Ph....	16	4 ¹⁾	>	3	3	2	3	>	4	2	8 $\frac{1}{2}$	6	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	6	
KH, Kj, PA, Tc	14	3	>	3 ¹⁾	3 ¹⁾	2	3	>	3	2	8 $\frac{1}{2}$	6	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	6	
TB	12	3 ¹⁾	>	2	2	2 ¹⁾	2 ²⁾	>	3	1	7	5	4	>	6	
Kc, Kf, Kg	12	3 ¹⁾	>	2 ²⁾	2 ²⁾	1 ²⁾	1 ²⁾	>	3	1	5	3	2	>	3	
KA, KB, KD, KE, KK ⁴⁾ .	12	>	>	>	>	>	>	>	>	>	5	3	2	>	3	
PB ⁴⁾	16	>	>	>	>	>	>	>	>	>	8 $\frac{1}{2}$	6	4 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	6	
TA	10	2	>	1	1	1 ²⁾	2 ²⁾	>	3	1	7	5	4	>	5	
En Train- ell. Færdelsvogn rummer Antal Briske.	>	>	>	>	>	>	>	>	>	>	1	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	
En Train- ell. Færdelsvogn rummer Tilbehør til Antal Pjecer.....	8	4	>	1	1	1	4	>	>	>	>	>	>	>	>	

De med fede Typer angivne Vogne findes i større Antal.

Oversigt

Skema 7.

over den til Ind- og Udladning af Fæstningsskyts med Tilbehør i Jernbanevogne og til Læsning af Briskemateriel paa Train- eller Færdelsvogne medgaaende Tid samt over det Antal Mand, der behøves ved Ind- og Udladningen.

(Heri indbefattet den Tid, der medgaaer til Besnøring o. l.; ved Ind- og Udladning paa fri Bane desuden Tiden til Opstilling af Rampen og til at læsse denne paa eller af Toget og ved Indladning paa Station Tiden for Rampens Paalæsning.)

Materiel.	Antal Mand.	For et Bateria paa 4 Pjecer med Tilbehør og 1 Transportforstilling pr. Pjece.				Pr. Pjece over eller under 4 Stykker medgaaer eller fragaar.				Læsning paa Train- eller Færdelsvogne (pr. Brisk).		Anmærkning.
		Indladning		Udladning		Indladning		Udladning		Paalesning.	Aftæsning.	
		fri Bane.	Station.	fri Bane.	Station.	fri Bane.	Station.	fri Bane.	Station.			
9 cm S. H. ¹⁾	20	30m	18m	28m	12m	3m	3m	3m	3m			¹⁾ Uden Transportforstilling pr. Pjece.
9 cm S. K.	20	45m	30m	40m	20m	7m	6m	6m	5m			
12 cm S. H.												
12 cm J. K.	30	1t 25m	55m	1t 15m	45m	15m	11m	13m	10m			
15 cm k. S. og J. K.	30	1t 25m	55m	1t 15m	45m	15m	11m	13m	10m			
15 cm l. J. K.	40	2t 20m	1t 20m	1t 55m	1t 5m	25m	16m	17m	14m			
19 cm J. M.	30	1t 15m	45m	1t 5m	35m	13m	9m	11m	8m			
19 cm J. H.												
24 $\frac{7}{8}$ s Rappertbrisk	20	27m	27m	22m	22m	6m	6m	5m	5m	5m	4m	
12 cm Brisk M. 1887	30	40m	40m	35m	35m	9m	9m	8m	8m	8m	7m	
15 cm Brisk M. 1888	40											
19 cm Brisk M. 1892	30											
19 cm Haubitsbrisk M. 1898												

Vægte i runde Tal

Skema 8.

af Fæstningsskyts med Tilbehør og andet Materiel.

	19 cm J. H.	19 cm J. M.	15 cm l. J. K.	15 cm k. J. og S. K.	12 cm J. K.	12 cm S. H. med Forstilling (pakket).	9 cm S. K. i h. V. L.	9 cm S. K. i Sp. br. L.	9 cm S. H.	Anmærkning.
Pjece med Affutage kg	4630	3500	5200	2975	2965	2250	1200	1025	415	1) Heri er, undtagen ved 9 cm Pjece og 12 cm S. H., medregnet Vægten af 1 Tylt Underlagsplanker og 2 Tylter Bræder. 2) 24-7s Rappertbrisk.
Rekvisitkasse med Indhold. —	85	75	70	70	65	»	35	35	40	
Rondellekasse —	»	70	45	45	30	»	»	»	»	
Rekylbremse, fyldt —	»	»	210	105	105	»	»	»	»	
Slisk —	580	»	180	130	130	»	»	»	»	
Brisk —	1450	4000	2175	1750	1750	»	1200 ²⁾	»	»	
Øvrigt Tilbehør til et 4 Kan.s Batt, dog ikke Ammunitionen ¹⁾ —	»	1850	1900	1900	1900	»	1200	1200	350	

Transportforst. M. 1888	520 kg	Observationsstige (Hassel & Teudt)	1600 kg; Længde af den sammenskudte Stige 7560mm
Fæstningskran M. 1891	725 —	— (Frydenlund I og II)	1040 —; do. 9720mm
Trebenet Kran	470 —	Voldstige	200 —; do. 6900mm
Ammunikionskarre M. 1894	320 —	90 cm Projektør med Vogn	1000 —; Trainvogn: Længde 2820mm; Højde 1480mm; Bredde 1640mm;
Brede Hjulringe pr. Sæt	260 —	Kabelkarre med 200 ^m Kabel	475 —; Faddingen: Længde 2575mm; Dybde 400mm; Bredde foroven 1220, forneden 936mm;
Trainvogn	700 —	Dynamo til 90 ^{cm} Projektør	1380 —;
Arbejdsvogn ca.	1000 —		

tehnor og andet Materiel

Anmærkning	H. 2 an 0	I an 1 2 an 0	I an 1 2 an 1	I an 1 2 an 2	I an 1 2 an 3
1) Høst og indtægt ved 9 og 10	415	1025	1200	2520	2085
2) Høst og indtægt ved 11, 12, 13 og 14	40	35	35	35	35
3) Høst og indtægt ved 15 og 16
4) Høst og indtægt ved 17 og 18
5) Høst og indtægt ved 19 og 20
6) Høst og indtægt ved 21 og 22
7) Høst og indtægt ved 23 og 24
8) Høst og indtægt ved 25 og 26
9) Høst og indtægt ved 27 og 28
10) Høst og indtægt ved 29 og 30

1) Høst og indtægt ved 9 og 10
 2) Høst og indtægt ved 11, 12, 13 og 14
 3) Høst og indtægt ved 15 og 16
 4) Høst og indtægt ved 17 og 18
 5) Høst og indtægt ved 19 og 20
 6) Høst og indtægt ved 21 og 22
 7) Høst og indtægt ved 23 og 24
 8) Høst og indtægt ved 25 og 26
 9) Høst og indtægt ved 27 og 28
 10) Høst og indtægt ved 29 og 30

Fo 62-56 b