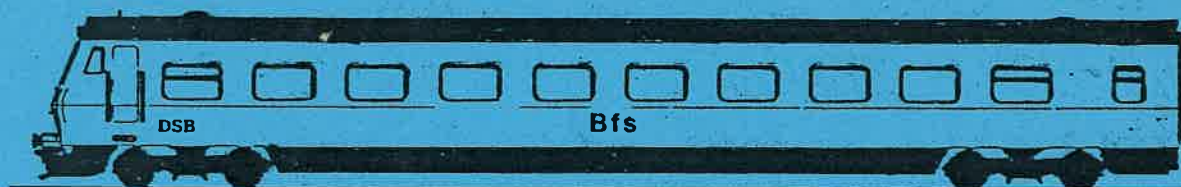


DSB

Maskintjenesten



Midlertidig

Førerhåndbog

Styrevogn litra Bfs

Maj 1982

Den midlertidige udgave af førerhåndbog for styrevogn litra Bfs er udarbejdet til brug for det personale som skal betjene styrevogn litra Bfs.

En revideret udgave i størrelse A.5 vil blive udsendt medio juni 1982.

Sammenkobling

- Der samles fødeledning og bremseledning.
- Det lange ITC-kabel benyttes mellem lok og stammen (ITC-kabel fra loko).
- Der skal altid samles med varmekablet. El-varmen skal indkobles på loko både sommer og vinter, idet vognenes batterier lades op fra varmeledningen.

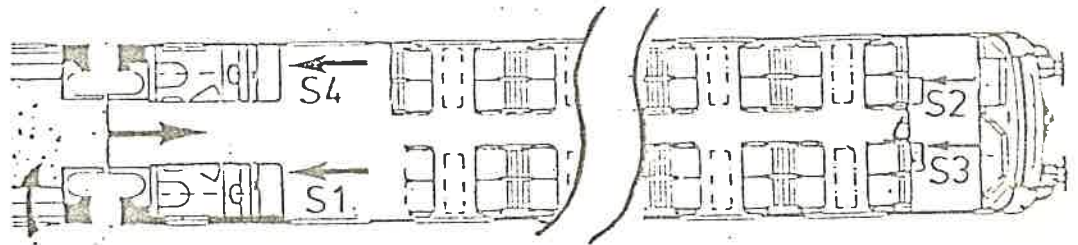
Kablet har en speciel længde 1,86 m ca 20 cm længere end det kabel, som er placeret på lokomotivet.

Kablet skal altid følge styrevognen og placeres bag dækslet på fronten af Bfs.

På begge sider af styrevognen lige bagved koblingsdåsen for el-varme er placeret en meldelampe som lyser "Grøn", når der ikke er 1500 volt på stammen.

Klargøring af stammen

Lkf går nu ind i passagerafdelingen for den Bfs, som er op til lokomotivet, og kontrollerer i skab 1. (S.1) sikringsautomaterne F 9 for hovedforsyning af 24 V til førerrum, endvidere F 36 for førerrumsvarme 220 V .



Hvorefter lkf går ind i førerrummet og kontrollerer i skab 2. (S.2):

- P/M-omskifteren skal stå i "P".

I stilling "P" er der strøm til DBV-ventilen, slutsignal og radio.

- Overstropningskontakterne for kørelås - Manøvrestrømsudkobler og bremseledningsovervågeren (Sifa) er plomberet.

- ATC-omskifteren på fra og plomberet.

- Samtlige sikringsautomater er sluttet.

I skab S.3

- Kontrollér at skruebremsen er løs.

- Er skruebremsehåndtaget udvendig på døren, er det tegn på, at skruebremsen er på.

Skruebremsen løses og håndtaget sættes på plads i skab S.3.

På førerbrodets venstre panel

Omskifter for frontsignaler stilles i slutsignal "to røde".

Da korrespondanceafbryderne i skab S.1 og S.2 kun virker, når drejeomskifter for frontlys står i stilling "to røde", skal omskifteren stilles i denne stilling, når førerrummet forlades.

- Endvidere at den direkte bremse står i stilling "Fuld løsning (normalstilling).

- Rangerkontroller i stilling "0".

Derefter går lkf på lokomotivet og isætter varmenøglen og drejer denne i stilling "Ind".

Klargøring af Bfs, hvorfra der skal køres

I passagerafdelingen skab S.1 kontrolleres sikringsautomaterne, F.9 for hovedforsyning af 24 V til førerru, endvidere F.36 for varme i førerrum 220 V .

I førerrum øverste del af skab S.2

- P/M-omskifteren i stilling "M".

I stilling "M" etableres forsyningen til alle 24 volt sikringsautomater i førerrummet.

- overstropningskontakterne for "kørelås" - "Manøvrestrømsudkobler og "Bremseløsningsovervågeren" (Sifa) er plomberet.

- ATC-omskifteren står i stilling fra og er plomberet.

- F.o9 afbryder for sikkerhedsrelæ

- Endvidere kontrolleres, at samtlige sikringsautomater er sluttet.

I nederste del af skab S.2

- Frem/bak-håndtaget, Knorr-nøgle og ITC-nøgle udtages.

- Kontrolleres om afbryderen for tidsstyringen er sluttet og plomberet.

- Et langt reserve ITC-kabel, reservepærer m m er også i dette skab.

I nederste del af skab S.3

- Kontrolleres at skruebremsen er løs.

Er skruebremsehåndtaget udvendig på døren, er det tegn på, at skruebremsen er på.

Skruebremsen løses og håndtaget sættes på plads i skab S.3.

På førerplads midterste panel

- Manøvrestrømsafbryder sluttet.

Bremseprøve fra Bfs

Ved skivebremsede bogier det vanskeligt fra vognsiden at konstatere, om bremsebakkerne ligger an. Der er derfor på hver vognside anbragt et meldesystem for kontrol af såvel trykluftbremsen som skruebremsen.

Meldesystemet af to farvefelter, som enten kan være "RØD" eller "GRØN" der kan også være "Rød/Grøn".

- Ved løs bremse fremvises to "GRØNNE" felter: Trykluftbremsen løs.

Trykluftbremse løs - skruebremsen løs.

- Ved fast bremse fremvises to "Røde" felter: Trykluftbremse fast.

- Et "RØDT" og et "GRØNT" felt. Trykluftbremsen løs - skruebremsen fast.

I forbindelse med skruebremsespindelen er en ventil (13) som åbner for luft til meldesystemet på begge sider af vognene.

Kørsel fra Bfs

Køre/bremsehåndtaget i kørestilling.

- Kørekontrollerrelæet frigives ved tryk på kontrollerhåndtagets bakelitknop, frigivning kan kun finde sted i stilling "0".

Frigivning af kørekontrolleren skal altid foretages uanset trækraften.

Kørsel fra rangerkontrolleren

- Rangerkontrolleren skal i stilling "I" for frigivning af rangerkontrolleren, og kørekontrolleren skal stå i nul.

Frigivning af ranger- og kørekontroller skal altid foretages uanset trækraften.

Ved kørsel ombord på færge fra Bfs.

- El-varme udkobles inden forbi kørsel af Dv-signalet foran klappen for kørsel ombord på færgen.
- Toget bringes til standsning ca 1 m før stopbommen, hvorefter der køres helt op til stopbommen, da der er monteret en hydraulisk surringskobling på stopbommen til fastholdelse af vogntræk under overfarten.
- Lkf underretter tgf over togets højttalere, når der er koblet med den hydrauliske surringskobling.

Med følgende melding:

Det er lokomotivføreren til togføreren der er nu koblet.

Når der er koblet med surringskoblingen afrigger lkf fører-rummet.

Ilandkørsel fra færgen med ITC

- P/M-omskifteren i stilling "M"
- ITC-nøglen i stilling "Sidste vogn"
- Manøvrestrømsafbryderen afbrudt (afbrydes)
- Frem/bak-håndtaget udtages.
- Knorr-nøgle udtages.

- Direkte bremse i stilling "Fuld løsning" (Frem mod vinduet)"
- Rangerkontroller i stilling "0"
- Omskifteren for frontsignaler stilles i slutsignal "to røde".

Bremseprøve
(SR § 66)

I lokomotiv med ITC-udstyr er der indikering af fast henholdsvis løs bremse på togets bageste styrevogn Bfs. (Meldelampen "sidste vogn" tænder når bremsen er løs).

På betingelse af, at lokomotivet

- er forrest i køreretningen
- har virksom ITC-udstyr

skal der ikke afholdes gennemslagsprøve, men lokomotivføreren skal kontrollere bremsesystemet på bageste vogn ved hjælp af ovennævnte indikering.

Når bremsen kontrolleres som ovenfor nævnt, skal der ikke gives særskilt underretning til togføreren hhv stationsbestyreren om bremseprøvens afslutning.

Lokomotivføreren har alene ansvaret for, at afgangstilladelse ikke efterkommes, før kontrol af bremsesystemet er foretaget.

Kan kontrol af bremsen ikke foretages af lokomotivføreren alene, afholdes bremseprøve på normal måde.

Ilandkørsel
uden ITC

I tilfælde af stammen skal køre som almindelig tog med et loko uden ITC.

- P/M-omskifteren i stilling "P".
- Omskifteren skal stå i stilling P i et ikke anvendt førerrum. I stilling P er 24 V til førerrummet afbrudt, undtaget styrestrøm til P/M-kontaktorerne og forsyning til slutsignallanter, DB-ventilen og radio.
- Direkte bremse i stilling "Fuld løsning" (Frem mod vinduet).
- Rangerkontroller i stilling "0".
- Omskifteren for frontsignaler stilles i slutsignal "to røde".

Bremseprøve
(SR § 66)

Ved afholdelse af normal bremseprøve, foretages kontrol af bremsning og løsning på ovennævnte vogne ved iagttagelse af rudetableau, der er anbragt på vognsiden i nærheden af boggien.

To røde felter betyder:	Bremsen fast på pågældende vogn
To grønne felter betyder:	Bremsen løs på pågældende vogn
Et rødt og et grønt felt betyder:	Skruebremsen fastspændt på pågældende vogn.

For lavt batteri-
spænding 22 volt

Såfremt batterispændingen falder under 22 volt tilkaldes
tgf over højtaleren, lkf beder tgf om evt at slukke lyset i
vognen, og indkøbe nødlyset.

Ved El-varmeudfald forsøges genindkobling.

Under 19 volt

Er batterispændingen under 19 volt skal der køres som almin-
deligt tog.

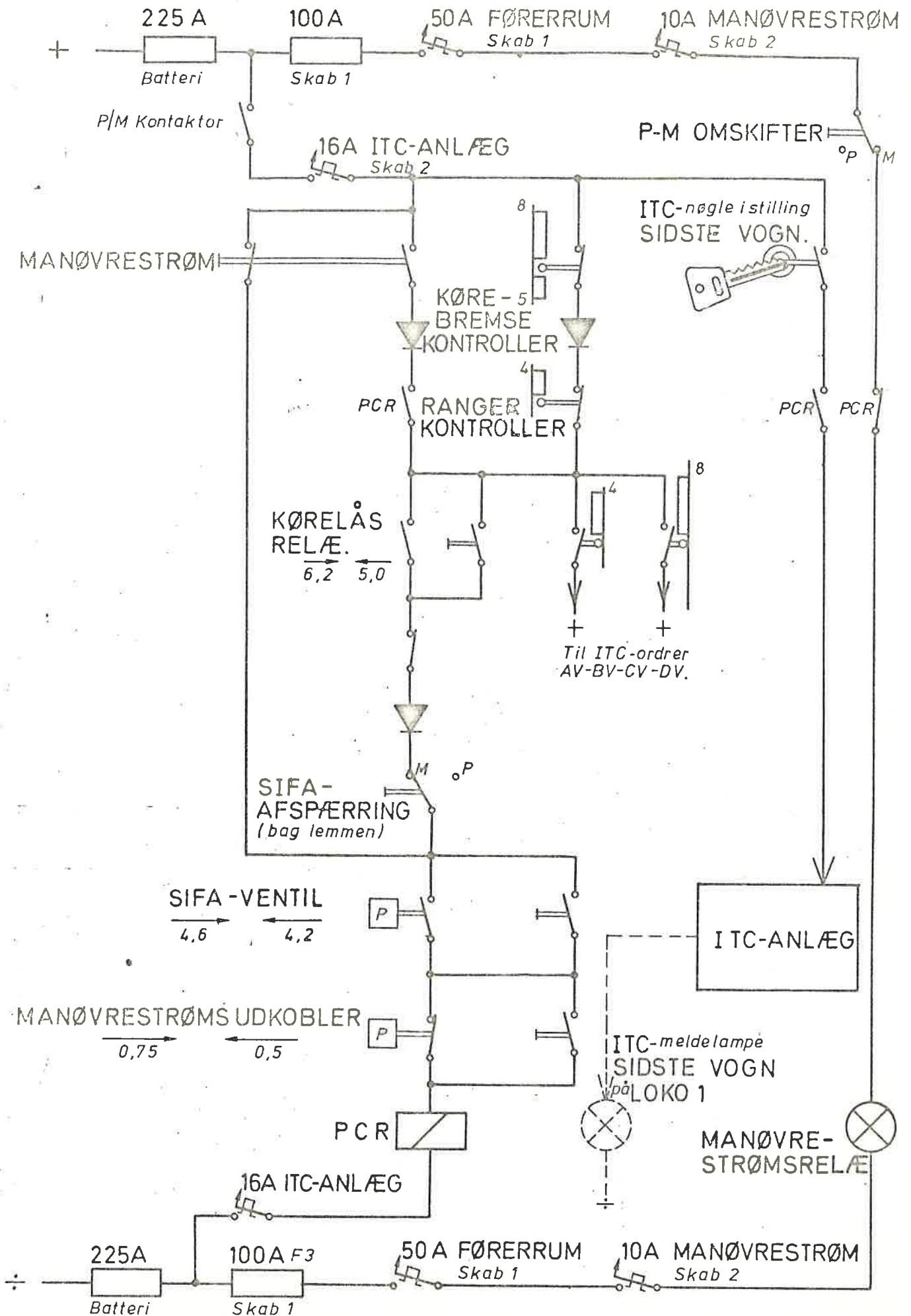
- Afspærringsshanen på Sifa-ventilen i stilling "P".

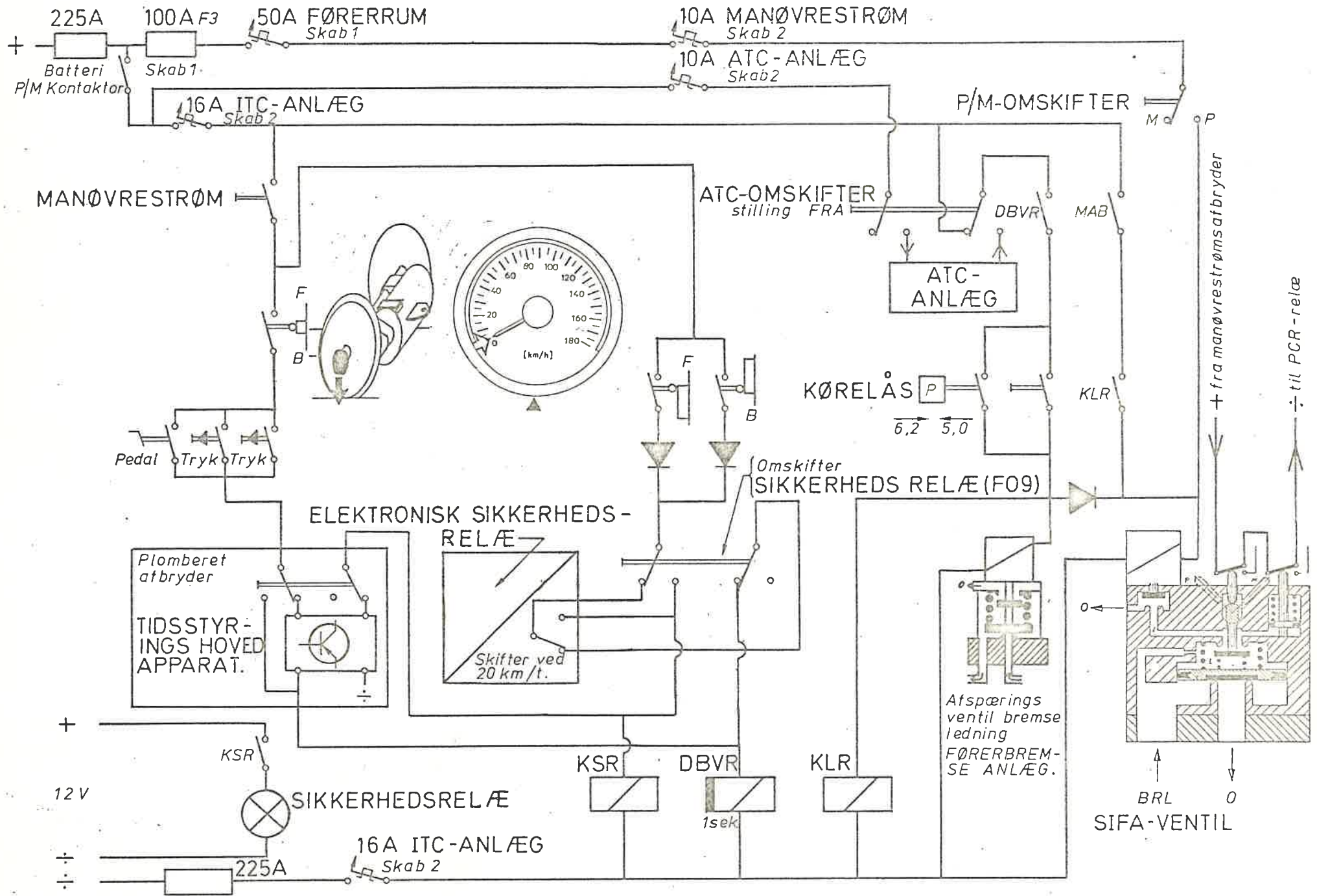
Når afspærringsshane på Sifa-ventilen drejes i stilling "P"
må lemmen ind til Sifa-ventilen ikke sættes på igen.

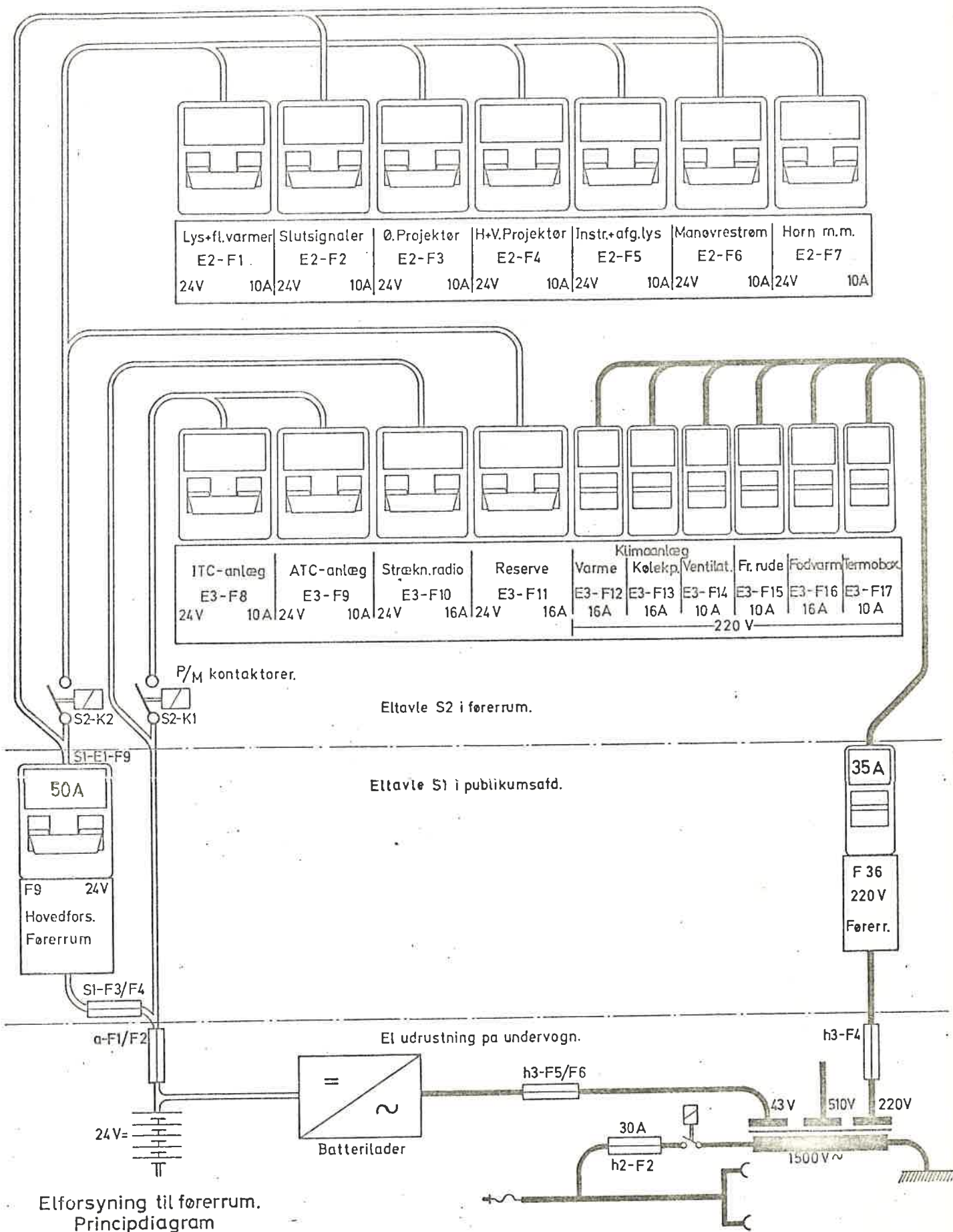
- Bremse- og fødeledning samles.

Nødbremsen

Er nødbremsen benyttet i toget skal nødbremseventilens
håndtag trykkes op og låses med kupénøgle (kupénøglen drejes
venstre om).







Elforsyning til førerrum.
Principdiagram

Betjeningsvejledning

Vogntype
Prototypelyntog

Litra
Bfs.

System
Førerrumsudrustning.

Generelt:

De to anlæg, d.v.s. fodvarme betjent med omskifter F3-S14, og klimaanlæg med omskifter F3-S15, kan anvendes hver for sig, eller kombineret.

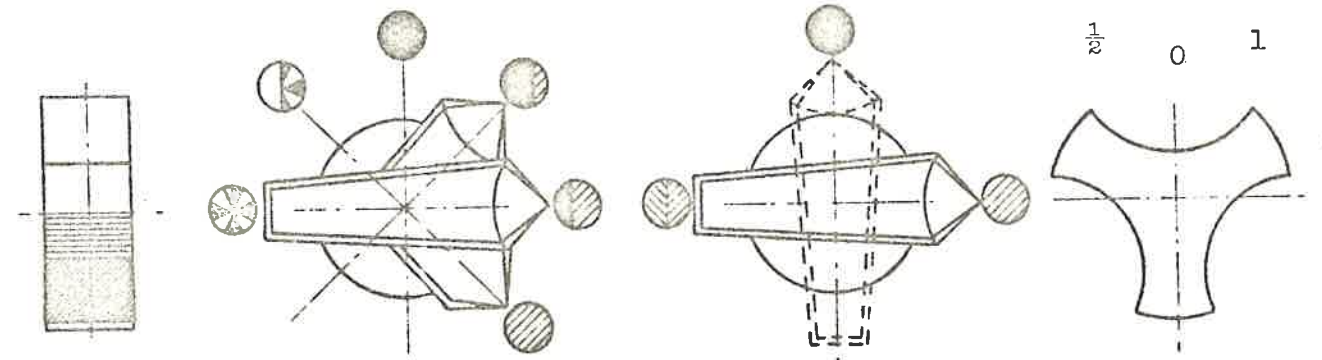
Nedenfor er foreslået nogle indstillings muligheder i relation til udetemperaturen.

N.B.

Elvarmen 1500v \sim skal være indkoblet og 220v forsyning fra elskabet S1 indkoblet.

Vinter.

Omskiftergreb for luftspjæld stilles til „Returluft“.



F3-S13

Varme
Frontrude

F3-S14

Førerrumsvarme og
ventilation

F3-S15

Klimaanlæg

Vasker
Visker

Med S15 i stilling varme
termostatreguleres loftvarmen.

Med S14 indkobles fast fodvarme:

- 1/3 Varme
- 2/3 Varme
- 3/3 Varme

Med S13 kan varmen suppleres, idet hele frontruden herved udstråler varme.

Betjeningsvejledning

Vogntype

Litra

System

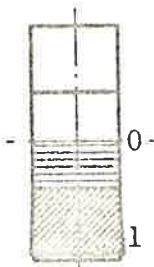
Prototypelyntog

Bfs.

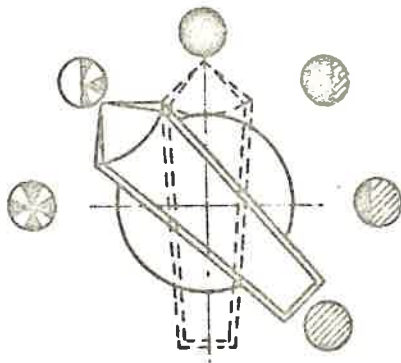
Førerrumsudrustning.

Sommer.

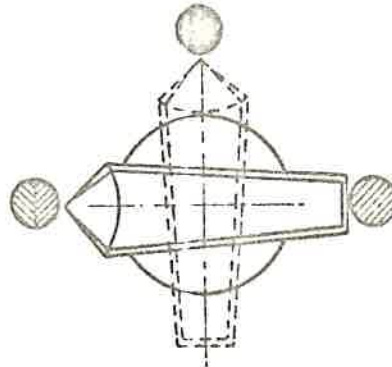
Omskiftergreb for luftspjæld stilles eventuelt til „friskluft“



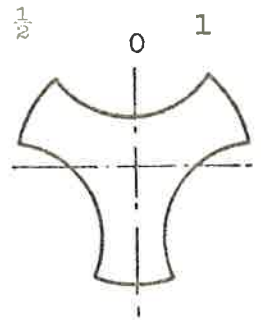
F3-S13
Varme
Frontrude



F3-S14
Førerrumsvarme og
ventilation



F3-S15
Klimaanlæg



Vasker
Visker

Med S15 i stilling „Klima“.
Ved udetemperatur over +10° kører
kølekompresoren hele tiden.
Den ønskede temperatur opnås ved
automatisk indkobling af loftvarmen.

Med S14 er det kun muligt at ventilere svagt,
når S15 står i „Klima“ stilling.

St : Hgl, Kh, KØ
Do : Kh, Stb,
Mtj : Lof, Vof, Amf,
Mo : Kh, Ar, Fa,
Mdt : Gb, KØ
Vops : Hgl, KØ
Mafd : Apo-lyn, dvko/Ø, dvk Hgl
Ttj
Ptj

) Ekspedition af togene 135 og 164

Fra onsdag den 09 11 1983 skal togene ekspederes på Sjælland således:

) Tog 135 dvk Hgl

Tog 135 oprangeres på dvk Hgl:
Lok - evt lokalvogne - prototypetog.

Da toget over Fyn skal køre med styrevognen forrest skal der på dvk Hgl foretages ITC-, dødmands- og bremseprøve i/fra den østvendte styrevogn.

Hvis ITC-anlægget er defekt skal Dc fjern underrettes.

Efter afprøvningen rigges styrevognen ned med ITC-nøglen udtaget i "O" og P/M omskifteren i "P".

KØ

Toget ekspederes som andre IC-tog. Dvs at ombordsætning sker med MH.

Tog 164 KØ

Toget ekspederes som andre IC-tog.
Oprangering:
Lok - evt lokalvogne - prototypetog. (Styrevognens P/M- omskifter er sat i "P" i Fa).

St: Hgl. Kh. Ro. Sg. Kø. Ng. Od. Md. Fa. Kd. Vn. Bm. Es.

Do: Kh. Ro. Sg. Stb. Od. Fa. Es. Togp (opslag)

Mtj. Mo: Kh. Fa. Ar.

Mdt: Gb. Kø. Ng. Fa. Es. Ar.

Vops: Hgl. Kh. Kø. Ng. Fa. Es.

Dvko/ø. Dvko/v. Dvk Hgl.

Tpkt. Mafd: Apo-lyn. DSB-togservice.

ÆNDRET OPRANGERING AF TOGENE 135/164 PÅ DAGE, HVOR DER MEDGIVES LOKALVOGNE.

Af flere grunde har det vist sig at være u hensigtsmæssigt og uheldigt med placeringen af eventuelle lokalvogne afvigende fra den normale oprangering af Ic-tog.

Fra og med onsdag den 9.11.1983 gennemføres togene 135/164 med følgende oprangering, når der (jf forstærkningsplaner) medgives lokalvogne:

135 Hgl-Kh-Kø: D1 - lokalvogne - prototypetoget

135 Ng-Fa-Es: prototypetoget - lokalvogne - D1

164 Es-Fa-Ng: prototypetoget - lokalvogne - D1

164 Kø-Kh-Hgl: D1 - prototypetoget - lokalvogne

DC Fjern foranlediger højttaletekster til togpersonalet ændret.

Do Kh, Ro, Sg, Stb, Od, Fa, og Es foranlediger lokale højttalet-
underretninger samt eventuelle oprangeringstavler ændret.

Do Stb og Fa foranlediger lokale instrukser om ekspedition af
togene 135/164 ændret.

Mtj foranlediger lokopersonalet underrettet om særlige forhold
omkring ekspeditionen af togene 135/164, herunder behandling af
løse ITC-kabler og løse el-varmekabler.

Tof angiver togene 135/164's oprangering på forstærkningsordre,
når der medgives lokalvogne, samt nummererer disse.

=====

DSB
Driftsområde Storebælt
Korsør den 21.09.1983

57.331

DO - C I R K U L Æ R E
Flt 73/1983

Gyldig til
02.06.1984

Doc	Kø:	Færger:	Mo:	Mdt:	Tptj (10)
Fla	Kmp (3)	D.I)	Kh	Hgl	Ptj (5)
Flp	Rgm II -	K.P) dæk (5)		Kh	Mtj (5)
Flt	Stuen p.6	P.J)		Gb	
Flø	Borgest kmp			Kø	
	Vops (3)				

DO-CIRKULÆRE Flt 57/1983 af 08.07.1983 vedr "ekstravogne i togene 135 og 164....." ophæves og erstattes af nedenstående, gyldig fra søndag den 25.09.1983.

EKSTRAVOGNE I TOGENE 135 OG 164

På grund af pladsmangel i togene 135 Kh-Kø og 164 Kø-Kh vil de to tog fra og med søndag den 25.09.1983, blive forstærket således

tog 135 Kh - Kø tirsdage - torsdage og

tog 164 Kø - Kh mandage - torsdage

I den anledning træffes følgende foranstaltninger - mandage - torsdage:

135 Kh - Kø

Oprangering: 5 overførselsvogne (prototoget) - 2 Bn - LOK.

Korsør st : Snarest efter ankomst
- foretages adskillelse af el-varme mellem overførselsdel og lokalvogne.

Der må af tekniske årsager KUN foretages adskillelse af el-varme,
- slækkes kobling samme sted.

Færger : Ved adskillelse mellem overførselsdel og lokalvogne skal ITC-kablet forblive på lokalvognen, idet kablet skal bruges ved tog 164 i Korsør samme dag.

vend

164 Kø - Kh

Oprangering: LOK - 5 overførselsvogne - 2 Bn

Korsør st

: Ved samling mellem overførselsdelen og lokalvognene anvendes ITC-kablet fra tog 135 samme dag.

Vognopsyn

: 164 Korsør.

Bremseprøve som ved øvr Ic-tog.

=====

DSB
Driftsområde
Storebælt, Korsør
den 21.09.1983

331

D O - C I R K U L Æ R E
Flt 72/1983

Gyldig til
02.06.1984

Doc	<u>Ng:</u>	<u>Færger:</u>	<u>Mo:</u>	<u>Mdt:</u>	Ttj (10)
Fla	Stl	D I)	Kh	Hgl	Ptj (5)
Flp	Kmp	K P) dæk (5)	Fa	Kh	Mtj (5)
Flt	Rgm II	P J)		Gb	
Flø	Vkttl			Kø	
	Loc Vkttl			Ng	
	ptst			Fa	
	msklst			Es	
	Vops (3)				

D O - C I R K U L Æ R E Flt 57/1983 af 08.07.1983 vedr "ekstravogne i togene 135 og 164..." ophæves og erstattes af nedenstående, gyldig fra søndag den 25.09.1983.

E K S T R A V O G N E I T O G E N E 1 3 5 O G 1 6 4 .

På grund af pladsmangel i tog 135 Ng - Es og tog 164 Es - Ng vil de nævnte tog fra og med søndag den 25.09.1983 blive forstærket således Ng - Es, hhv Es - Ng:

135 dgl undt lørdage: 2 B Ng - Es, forpå fra Nyborg.

164 dgl undt lørdage: 2 B Es - Ng, bagpå ved ank Nyborg.
Jf Ap-cirk kkp 124/83 (1535 "Ngf - Es" b rettet til "Ng - Fa")

Togene bedes i Nyborg ekspederet således:

Fg 135: For at få toget hurtigst muligt til perron i Nyborg fgh a h t omstigende passagerer samles på færgen kun fødeledning, bremseledning og ITC kabel.

Tog 135: Mellem lok og Ng/2 B samles inden ilandtrækning fødeledning, bremseledning, ITC kabel og el-varme, endv monteres ITC kabel - fra 164 dagen før - på bageste vogn.

Toget køres fra færgen til spor 47, af hensyn til omstigende passagerer længst muligt tilbage i sporet.

Efter ankomst spor 47 samles færdig mellem lokalvogne og overførselsdelen (el-varme).

Vognopsyn: Inden ilandtrækning foretages "fuldstændig prøve" på lokalvognene.

Lokomotivfører: Udfører bremseprøven i afgangsspor (spor 47).

På betingelse af, at lokomotivet

- er forrest i køreretningen
- har virksomt ITC - udstyr,

skal der ikke afholdes gennemslagsprøve, men bremsesystemet på bageste vogn skal kontrolleres på følgende måde

- opfylder bremseledningen og kontrollerer, at meldelampen "SIDSTE VOGN" i indikeringspanelet tænder.
- afholder tæthedsprøve, hvorefter der bremses og løses,
- kontrollerer, at meldelampen "SIDSTE VOGN" slukker og tænder i takt med, at der bremses og løses.

Når bremsen kontrolleres på denne måde, skal der ikke gives særskilt underretning til togføreren henholdsvis stationsbestyreren om bremseprøvens afslutning.

Lokomotivføreren har alene ansvaret for, at afgangstilladelse ikke efterkommes, før kontrol af bremsesystemet er foretaget.

Kan kontrol af bremsen ikke foretages af lokomotivføreren alene, underretter denne straks stationsbestyreren og togføreren, og der afholdes bremseprøve (prøve D) ved vognopsynets foranstaltning.

tog 164:

Køres til færgen, hvor passagererne fra lokalvognene skifter til færgen.

I færgen skifter lokomotivføreren fra styrevogn til lok.

Inden afgang fra ankomstsporet foretages følgende:

- adskillelse af el-varme (og KUN el-varme).
- slækning af kobling mellem lokalvognene og overførselsdelen.

Fg 164:

Ved adskillelse på færgen skal ITC kablet forblive på lokalvognen.

Rgfm reng:

opbevarer el-kablet til tog 135 næste dag.

Sporbenyttelse:
m v

Mandage - torsdage:	sp 3 - sp 47 - færgens spor 3
Fredage	1564: sp 2 - sp 41
	168: sp 3 - sp 48
	164: sp 2 - sp 42 - færgens spor 2
Fg 164:	0 gv spor A
Søndage	1564: sp 3 - sp 41
	168: sp 2 - færgens spor A
	164: sp 3 - sp 47 - færgens spor 3

Trafiktjenesten/Maskintjenesten
Den 27.5.1983.

St: Hgl. Kh. Kø. Ng. Fa. Es.
Do: Kh. Stb. Fa. Es.
Mtj: Lof. Vof. Amf.
Mo: Kh. Ar. Fa.
Mdt: Gb. Kø. Ng. Ar. Es. Fa.
Dvko/ø. Dvk Hgl.
Vøps: Kø. Ng. Hgl. Es. Fa.
Tpkt.
Mafd: APO-Lyn.
Togp (opslag).

SÆRLIGE RETNINGSLINIER FOR EKSPEDITION AF TOG 135/164 (PROTOTYPETOG) PÅ HELGOLAND, STOREBÆLT, I FREDERICIA OG ESBJERG.

TOG 135 HELGOLAND

Depotværkstedet

- foranlediger lokomotiv og stamme sammenkoblet senest kl 8,15.
Ved sammenkoblingen skal lokomotivets ITC-kabel benyttes.

Der skal altid samles EL-varme. EL-varmekablet fra Bfs skal benyttes

EL-varmekablet har en speciel længde 1,86 m, og er således længere end det kabel, som findes på lokomotivet.

Bfs er nederst ved førerrummet forsynet med en meldelampe, som lyser grønt, når EL-varmen ikke er tilsluttet.

Vagthavende
værkmester

- forestår eftersyn af toget (SR § 65)
- forestår afholdelse af bremseprøve, prøve A
- Såfremt toget forventes forsinket i afgang fra depotværkstedet underrettes kommandoposten og togledelsen

Togfører

- forestår udfærdigelse af bremseseddel og klarmelder toget til kommandoposten.

Lokomotivfører

- klargør lokomotiv og Bfs-førerrum som anført i "Førerhåndbog litra Bfs."

vend

Allo Kbh

Tog 135 KORSØR/164 NYBORG

Lokomotivfører

- ved passage af I-signalet omstilles strækingsradioen til kanal D 44 Korsør/D 49 Nyborg
- når toget er bragt til standsning ved togvejens endepunkt (Korsør normalt i spor 10 og i Nyborg normalt spor 3) afrigges styrevognens førerrum således:
 - Frem/bak - udtages
 - Manøvrestrømafbryderen a f b r y d e s
 - Knorr-nøglen udtages
 - ITC-nøglen drejes i stilling "SIDSTE VOGN"
 - Det kontrolleres, at den direkte bremse er i stilling "Fuld løsning" (frem mod vinduet), samt at rangerkontrolleren er i "0",
 - Slutsignalet tændes.
- såfremt der foreligger underretning om, at toget skal fremføres uden ITC på strækningen Nyborg-Esbjerg/Korsør-København, skal P/M-omskifteren endvidere omstilles til stilling P.

Lokomotivføreren går til førerrummet på lokomotivet og foretager følgende:

- EL-varmen udkobles, og EL-varmenøglen udleveres til færgerangisten.
- førerrummet tilrigges med ITC-nøglen i "loko I" og strækingsradioen indstilles på kanal 29 for kørsel på spor B.
- optager 2. manden (færgerangisten)
- rangerer til færgen med rangerleder fra stationen.

Inden ombordkørslen afprøves radiokontakten med rangercentralen.

Evt lokomotivførerafløsning foretages efter ilandkørslen.

Færgerangist

- afhenter EL-varmenøglen hos lokomotivføreren på lokomotivet.
- EL-varmekablet udtages af lokomotivet og anbringes i blinddåsen på styrevognen.
- slækker koblingen.
- øvrige ledninger må ikke adskilles.
- afleverer EL-varmenøglen til lokomotivføreren.
- tager plads som 2. mand.
- giver klarmelding til rangerlederen.

- Rangerleder
- modtager klarmelding fra færgerangisten og togføreren.
 - rangerer toget ombord.
- Færge
- Afkobling foretages alene af færgens personale.
- Afkobling foretaget således:
- føde- og bremseledning adskilles
 - ITC-kablet udtages
 - skruekoblingen adskilles
 - ITC-kablet afleveres til lokomotivføreren
 - melder klar til rangerlederen om at afkoblingen er afsluttet.
- Under overfarten skal toget tilsluttes:
- EL-varme af hensyn til klimaanlæg og køkken
 - trykluft til fødeledning min 5,5 bar af hensyn til dørbetjening og toiletter
 - højttalerkabel

TOG 135 NYBORG/164 KORSØR

- Nyborg/Korsør station
- Toget ilandtages på normal vis og rangeres til afgangsspor.
- Hvis der foreligger underretning om, at toget ikke kan fremføres med virksom ITC, skal Nyborg/Korsør station sikre sig, at lokomotivfører tog 135/164 underrettes inden ombordkørsel i Korsør henholdsvis Nyborg.
- I tilfælde, hvor toget fremføres uden ITC, afholdes bremseprøve på stationen normalt af vognopsynet og under anvendelse af normal procedure for færdigmelding og signalgivning.
- Færge
- Udkobling af EL-varme skal foretages, inden der må gives signal til lokomotivet til ombordkørsel.
- Tilkobling af lokomotivet foretages alene af færgens personale.
- EL-varmenøglen og ITC-kablet afhentes hos lokomotivføreren
- Tilkobling foretages således:
- skruekobling spændes
 - ITC-kablet isættes lokomotivet
 - føde- og bremseledning samles, og hanerne åbnes
 - EL-varmekabel fra Bfs isættes

Færge/lokomotiv-
fører

EL-varmenøglen afleveres til lokomotivføreren med melding om, at tilkoblingen er afsluttet.

Lokomotivfører

Udfører bremseprøven i afgangsspor.

På betingelse af, at lokomotivet

- er forrest i køreretningen
- har virksomt ITC-udstyr,

skal der ikke afholdes gennemslagsprøve, men bremsesystemet på bageste vogn skal kontrolleres på følgende måde

- opfylder bremseledningen og kontrollerer, at meldelampen "SIDSTE VOGN" i indikeringspanelet tænder.
- afholder tæthedsprøve, hvorefter der bremses og løses,
- kontrollerer, at meldelampen "SIDSTE VOGN" slukker og tænder i takt med, at der bremses og løses.

Når bremsen kontrolleres på denne måde, skal der ikke gives særskilt underretning til togføreren henholdsvis stationsbestyreren om bremseprøvens afslutning.

Lokomotivføreren har alene ansvaret for, at afgangstilladelse ikke efterkommes, før kontrol af bremsesystemet er foretaget.

Kan kontrol af bremsen ikke foretages af lokomotivføreren alene, underretter denne straks stationsbestyreren og togføreren, og der afholdes bremseprøve (prøve D).

TOG 135 ESBJERG

Esbjerg station

Såfremt stammen hensættes, uden at lokomotivet afkobles, skal EL-varmekablet mellem lokomotiv og stamme udtages, inden det stationære EL-varmeanlæg tilsluttes.

Lokomotivfører

- henstår lokomotiv og stamme sammenkoblet, skal reglerne for standsning af dieselmotoren på GM-lokomotiv iagttages.

TOG 164 ESBJERG

Esbjerg station og
lokomotivfører

Såfremt lokomotivet ikke har været frakoblet udføres manometerbremseprøve af lokomotivføreren, jf SR § 66, pkt 4.6.

TOG 135/164 FREDERICIA

Fredericia station
og lokomotivfører

Såfremt lokomotivet ikke har været frakoblet udføres manometerbremseprøve af lokomotivføreren, jf SR § 66, pkt 4.6.

=====