

4.3. Stationernes forhold .

Stationerne skal meddele forlangte oplysninger så nøjagtigt som muligt og skal desuden uopfordret give føreren alle de oplysninger om toggangen, stationen er i besiddelse af, og som kan få betydning for kørslen.

Oplysningerne må kun gives af stationsbestyreruddannet personale og først, efter at stationsbestyreren er spurgt.

På stationer foretages ikke signalgivning.

Arbejds køretøjet af- og tilbagemeldes ikke, og der skal ikke gøres notat om kørslen.

5. Kørsel som tog

5.1. Anvendelse

Motordrevne arbejds køretøjer kan køre som tog således:

På strækninger med automatiske linieblok anlæg

- som særtog, såfremt arbejds køretøjet har attest
- som arbejdstog.

På strækninger med manuelle linieblok anlæg

- som arbejdstog.

På øvrige strækninger

- som særtog
- som arbejdstog.

5.2. Underretning til krydsende tog

I underretning om krydsning tilføjes oplysning om, at det drejer sig om et arbejds køretøj.

Stationernes forhold	4.3
Stationerne skal meddele forhængte oplysninger så nøjagtigt som muligt og skal desuden udfordret give foreren alle de oplysninger om foggangen, stationen er i besiddelse af, og som kan få betydning for kørslen.	
Oplysningerne må kun gives af stationsbestyreruddannet personale og først efter at stationsbestyreren er spurgt.	
På stationer foretages ikke afgørelser.	
Arbejdsretstjef af- og tilbagemeldt ikke, og det skal ikke gives notat om kørslen.	
Kørsel som tog	5
Anvendelse	5.1
Motorbrevne arbejdsretstjef kan køre som tog således	
På strækninger med automatisk liniebokning	
- som særlig, særligt arbejdsretstjef for stræk	
- som arbejdsog	
På strækninger med manuelle liniebokning	
- som arbejdsog	
På øvrige strækninger	
- som særlig	
- som arbejdsog	
Underrning til krydsende tog	5.2
I underrning om krydsning tilføjes oplysning om, at det drejer sig om et arbejdsretstjef	

10.3. Forlægning af krydsning, der berører såvel en fjernstyret strækning som en ikke-fjernstyret strækning

Lokomotivføreren for toget fra den ikke-fjernstyrede strækning underrettes som foreskrevet i punkt 10.2.

Lokomotivføreren for toget fra den fjernstyrede strækning foranlediges underrettet på blanket S 7 på overgangsstationen. Er overgangsstationen fjernstyret, eller er toget gennemkørende på overgangsstationen, kan underretningen gives telefonisk.

11. Underretning af fjernstyrede stationer

Foretages i nødvendigt omfang af FC.

Forandret togfølge

1. Pligt til at fastsætte forandret togfølge

Når det som følge af togforsinkelser bliver nødvendigt fra et tog-ekspeditionssted at afsende tog i samme retning i anden rækkefølge end den planmæssige, skal stationsbestyreren for det pågældende togekspeditionssted sørge for at fastsætte forandret togfølge.

I overvejelserne om, hvorvidt togfølgen bør ændres, skal der tages hensyn til togenes betydning og tilslutninger.

I SIN er der for visse banestrækninger foreskrevet, for hvilke strækningsafsnit forandret togfølge må fastsættes.

2. Fremgangsmåde

2.1. Forandret togfølge på en fjernstyret strækning

FC træffer bestemmelse om forandret togfølge.

Såfremt den ændrede togfølge vedrører stationer med understationsdrift og ikke-fjernstyrede overgangsstationer, træffer FC aftale med nævnte stationer og fastslår den forandrede togfølge.

2.2. Forandret togfølge på en ikke-fjernstyret strækning

Den station, togfølgen ændres fra, træffer bestemmelse om forandret togfølge.

2.6. Dækning af det ufarbare spor

2.6.1. Dækning ved hjælp af sikringsanlægget

Det ufarbare spor skal dækkes gennem sikring af dækningsspor-skifter, jf dog punkt 2.6.2.

Omstilling af pågældende sporskifter og signalgivning til pågældende spor skal hindres ved spærreanordninger, jf SODB.

I muligt omfang skal nævnte dækningsspor-skifter endvidere sikres ved nøgleaflysning, kontrolaflysning eller lokalaflysning.

2.6.2. Anden dækning

Kan det ufarbare spor ikke dækkes gennem sikring af dækningsspor-skifter, skal signalgivningen til sporet hindres ved spærreanordninger, jf SODB, og stationsbestyreren skal sørge for stedlig dækning af farestedet (arbejdsstedet) således:

Standsignal »stop« (signal nr 16.1.2.) opstilles midt i sporet 50 m fra farestedet til den eller de sider, kørsel kan ske fra. Denne afstand kan dog afkortes, hvor forholdene gør det nødvendigt.

Befinder farestedet sig mellem I-signalet og indgangsspor-skiftet, skal denne afmærkning kun anvendes ind mod stationen, medens farestedet mod den fri bane skal dækkes ved I-signalet på »stop«.

2.7. Arbejder i eller ved spærret spor

Ud over bestemmelserne i § 34 om arbejdets begyndelse og afslutning gælder følgende:

Ved planlagte spærreanordninger skal arbejdslederen sikre sig, at spærreanordningen er bekendtgjort som foreskrevet i punkt 2.2.

Arbejder i eller ved et spor, der skal spærres, må først begynde, når arbejdslederen hos stationsbestyreren har modtaget bekræftelse på, at spærreanordningen er iværksat, og når der er foretaget dækning af sporet.

Indtil arbejdslederen har modtaget bekræftelse på, at sporspærringen er iværksat, kan det pågældende spor blive befaret af tog eller rangertræk, selv om begyndelsestidspunktet for en bekendtgjort sporspærring er overskredet.

Når arbejdet er færdigt, sporet atter er farbart, og den eventuelle stedlige dækning er fjernet, skal arbejdslederen snarest underrette stationsbestyreren, som herefter hæver sporspærringen.

Før denne underretning fra arbejdslederen er modtaget, må det pågældende spor ikke benyttes. For en af driftstjenesten bekendtgjort sporspærring skal spærretiden tillige være udløbet, jf dog punkt 2.12.

2.8. **Kørsel på et spærret spor**

På et spor, der er spærret, kan der efter aftale mellem arbejdslederen og stationsbestyreren iværksættes kørsel med et eller flere køretøjer.

2.9. **Ledig**

2.10. **Bortfald af en planlagt sporspærring**

Såfremt en af driftstjenesten bekendtgjort sporspærring ikke ønskes iværksat, skal den, der har anmeldt sporspærringen - eventuelt arbejdslederen - snarest underrette togledelsen, der underretter alle vedkommende om sporspærringens bortfald.

Såfremt andre planlagte sporspærringer ikke ønskes iværksat, underretter arbejdslederen stationsbestyreren herom.

2.11. **Ændring af tidspunktet for en sporspærrings iværksættelse**

Iværksættelse af en bekendtgjort sporspærring kan udskydes, såfremt et tog, der planmæssigt skulle have befaret sporet inden begyndelsestidspunktet for sporspærringen, er forsinket.

Er der i forbindelse med den bekendtgjorte sporspærring planlagt enkeltspordrift, skal der mellem stationsbestyrerne for de stationer, der berøres heraf, træffes aftale om, at iværksættelse af sporspærringen m v udskydes.

Herefter underrettes arbejdslederen om, at iværksættelse af sporspærringen er udskudt.

Når arbejdslederen er underrettet, må der anvendes normal signalgivning til det pågældende spor.

For tog, der planmæssigt skulle have befaret sporet inden be-
gyndelsestidspunktet for den bekendtgjorte sporspærring, bety-
der signalgivningen, at sporspærringen ikke er iværksat, og at
eventuel enkeltspordrift, ændret sporbenyttelse og ændring af
gennemkørende tog til standsende tog er udskudt.

2.12. **Ændring af tidspunktet for en iværksat sporspærrings ophør**

En iværksat sporspærring kan hæves før den bekendtgjorte spærretids ophør. En af driftstjenesten bekendtgjort sporspærring må dog kun hæves før den bekendtgjorte spærretids ophør, når togledelsen har givet tilladelse hertil.

Når en af driftstjenesten bekendtgjort sporspærring er hævet som foreskrevet i punkt 2.7., kan togledelsen give tilladelse til kørsel på det pågældende spor inden den bekendtgjorte spærretids ophør, herunder at eventuel enkeltspordrift ikke skal finde sted.

Lokomotivføreren skal så vidt muligt underrettes herom på en tidligere holdestation. Kan dette ikke ske, skal toget standses foran den station, hvor sporspærringen er hævet, og underretningen gives herefter telefonisk til lokomotivføreren.

Når andre planlagte sporspærringer er hævet som foreskrevet i punkt 2.7., må sporet uden videre benyttes.

Enkeltspordrift

1. Almindelige bestemmelser

Når der er iværksat spærring af det ene spor på et dobbeltspor, kan der indføres enkeltspordrift mellem de stationer, der ligger på hver side af det spærrede spor, og hvor overgang fra det ene strækningsspor til det andet kan finde sted.

Er spærningen iværksat som følge af, at et tog ekstraordinært er standset på grund af nedbrud eller af andre årsager, må enkeltspordrift først indføres, når

- tilladelse hertil er indhentet hos togledelsen
- lokomotivføreren for det standsede tog er underrettet om enkeltspordriften og om, at toget ikke må genoptage kørslen uden tilladelse fra stationsbestyreren for en af de stationer, der begrænser banestykket
- signalet, der dækker den station, toget var på vej til, viser »stop« og er sikret mod betjening ved anbringelse af spærreanordninger, jf SODB.

2. Ledelse af toggangen

2.1. På en fjernstyret strækning

Såfremt indførelsen af enkeltspordrift vedrører stationer med understationsdrift eller ikke-fjernstyrede overgangsstationer, underretter FC nævnte stationer om den rækkefølge, togene skal køre i.

2.2. På en ikke-fjernstyret strækning

Den station, hvorfra det farbare spor er højre spor, træffer bestemmelse om den rækkefølge, togene skal køre i. Den anden station, der begrænser strækningen, samt eventuelle mellemliggende stationer underrettes herom.

4. **Ledig**5. **Hjælpetogets kørsel til det nedbrudte tog**

Inden et hjælpetog kører ud på det banestykke, hvor hjælpen skal ydes

- skal aftale herom træffes mellem stationsbestyrerne for de stationer, der begrænser banestykket

- skal lokomotivføreren underrettes om, mellem hvilke stationer det nedbrudte tog befinder sig.

Hjælpetoget skal køre med forsigtighed til det nedbrudte tog.

Skydes det nedbrudte tog af hjælpetoget, skal kørslen ske som rangering. Hastigheden må ikke være over 25 km/t.

Såfremt hjælpe-lokomotivet tilkobles med styreledninger bag på det nedbrudte tog, og hjælpe-lokomotivet kan manøvreres fra et førerrum i spidsen af toget, må toget genoptage kørslen, men hastigheden må ikke overstige 60 km/t.

Når det nedbrudte tog er ankommet til en af de stationer, der begrænser banestykket, skal lokomotivføreren melde til stationsbestyreren, om banestykket er frit.

6. **Genoptagelse af kørslen**6.1. **Nedbrudte tog**

Bliver et tog, der er meldt nedbrudt, i stand til at genoptage kørslen ved egen hjælp, skal lokomotivføreren underrette stationsbestyreren for den station, hvor hjælp er forlangt.

Stationsbestyreren kan herefter give lokomotivføreren tilladelse til at genoptage kørslen. For tog på den fri bane - såvel tog, der er meldt nedbrudt, som tog, der er erklæret nedbrudt - må tilladelsen kun gives

- såfremt hjælpetoget ikke er afsendt fra en af de stationer, der begrænser banestykket, hvor det nedbrudte tog befinder sig

- såfremt det andet spor på et dobbeltsporet banestykke ikke befares af tog i samme køreretning som det standsede tog, og lokomotivføreren er underrettet om, at enkeltspordrift er ophørt.

Stationsbestyreren sørger i øvrigt for, at hjælpetoget bliver standset og togledelsen underrettet.

6.2. **Tog, der ikke er meldt eller erklæret nedbrudt på den fri bane**

Kørslen må kun genoptages i den planmæssige køreretning.

7. **Banestrækningen ufarbar**

Bestemmelserne i denne paragraf kommer også til anvendelse, når et tog ekstraordinært er standset på den fri bane som følge af, at banestrækningen er blevet ufarbar, f eks på grund af sne.

Beskadigede og efterladte vogne. Løse vogne

1. **Beskadigede vogne m v**

Bemærkes der under et togs kørsel sådanne uregelmæssigheder ved vognene eller ved toget, at viderekørsel må formodes at frembyde fare for toget eller for tog på nabospør, skal toget straks standses af den, der bemærker uregelmæssigheden. Er dette ikke muligt, skal der omgående gives melding til stationsbestyreren for næste station, der da standser toget foran stationen og underretter det om årsagen til standsningen.

Når et tog er standset på grund af uregelmæssigheder ved en vogn, skal personalet i toget undersøge, om toget med forsigtighed kan føres videre til næste station.

2. **Efterladte vogne**

Kan vogne i et tog ikke videreføres, skal stationsbestyreren for næste station hurtigst muligt underrettes.

Stationsbestyreren sørger for at iværksætte sporspærring og dække sporet som foreskrevet i § 86, punkt 1.4. og 1.6.1.

Såfremt stationsbestyreren beslutter at lade en del af toget fortsætte kørslen, underrettes lokomotivføreren, der sørger for, at de efterladte vogne sikres ved afbremning eller på anden måde.

Slutsignalet forbliver på den efterladte togdel.

Når toget er ankommet til næste station, skal bestemmelserne om nedbrudte tog bringes i anvendelse.

3. **Løse vogne**

Bliver vogne på utilsigtet måde ført ud på den fri bane, skal den, der bliver opmærksom herpå, hurtigst muligt søge vognene standset og ved underretning af stationer sørge for, at der bliver truffet foranstaltninger til at afværge ulykke.

Teleforbindelserne i uorden

1. Etablering af radioforbindelse

Såfremt DSB telenettet og den offentlige telefon er afbrudt, og teleforbindelse er nødvendig for toggangens afvikling, skal stationsbestyreren gennem togledelsen forlange etableret radioforbindelse mellem pågældende stationer.

Toggangen afvikles da ved hjælp af radioanlæggene.

2. Toggangens afvikling inden radioforbindelse er etableret

Der må ikke køre tog på

- enkeltspor uden linieblok anlæg, eller hvor linieblok anlægget er i uorden

- dobbeltspor, hvor det ene spor er spærret.

På andre strækninger må

- ikke køre andre tog end plantog og forud anmeldte ekstratog. Disse tog skal gennemføres, selv om det kun kan ske ved at erstatte dem med et lokomotiv, arbejds køretøj eller bud

- tog på dobbeltspor uden linieblok anlæg, eller hvor linieblok anlægget er i uorden, først afsendes fra en station, når det forankørende tog kan beregnes at være ankommet til næste station, men tidligst 10 minutter efter forankørende togs afgang. Stationsbestyreren underretter skriftligt lokomotivføreren om at udvise agtpågivenhed over for forankørende tog

- fastsatte krydsninger og overhalinger ikke forlægges. Togene skal blive holdende på krydsnings- henholdsvis overhalingsstationerne, indtil krydsningen henholdsvis overhalingen har fundet sted.

Stationsbestyrerne for de pågældende stationer underretter skriftligt lokomotivføreren om, at teleforbindelserne er i uorden.

Er toget gennemkørende, skal det standses foran stationen, hvorefter lokomotivføreren underrettes telefonisk.

Stationer, hvor afgangssignaler bortfalder

»Afgang« (signal nr 13.1) og/eller »Færdigmelding« (signal nr 13.2) bortfalder på følgende stationer:

Damhus
Flintholm
Grøndal
Harrestrup
Valby Gasværk
Hvidovre Fjern
Bavnehøj
Skelbæk
Forlev
Frederikslund
Mogenstrup
Masnedø
Nykøbind FI Vest
Lolland Nord
Lolland Midt
Lolland Syd
Snoghøj
Kongsvang
Farris
Over-Jerstal
Vejbæk
Skobbild
Rindsholm

»Færdigmelding« (signal nr 13.2) bortfalder for tog, der holder i et gennemkørslesspor på følgende stationer:




Klampenborg
Helgoland
Lersøen
Vigerslev
Rødby Øst
Fredericia Rangerbanegård
Grejsdal




Opstilling af standsignaler




På nedennævnte strækninger opstilles standsignaler i 800 m afstand:



- København H - Korsør (kun fjerntrafikspor)
- Ringsted - Rødby Færge
- Roskilde - Kalundborg
- København H - Helsingør (kun fjerntrafikspor)
- Nyborg - Fredericia
- Fredericia - Padborg
- Lunderskov - Esbjerg
- Fredericia - Ålborg
- Holstebro - Struer
- Struer - Langå
- Vejle - Holstebro

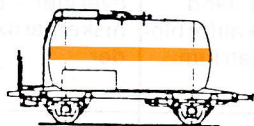
Faresedler m v

Fareseddel nr	1	2A	2B
Udseende			
Betydning	Eksplodingsfarlig (eksplosive stoffer og genstande, samt genstande ladet med eksplosive stoffer)	Brandfarlig (antændelige flydende stoffer, f eks gasser, benzin)	Brandfarlig (antændelige faste stoffer, f eks celloid, nitrocellulose, træuld, halm)
RID klasse	Ia, Ib, Ic	Id, Ie, IIIa, IVa	IIIb

Fareseddel nr	2C	2D	3
Udseende			
Betydning	Selvantændelig (f eks olieholdige stoffer, fosforforbindelser)	Antændelige luftarter udvikles ved berøring med vand (f eks alkaliforbindelser, natrium, calcium)	Antændende (f eks klorater, klorider, brintoverilte) - organiske peroxider
RID klasse	II	Ie	IIIc, VII

Fareseddel nr	4	5	6D
Udseende			
Betydning	Giftig (f eks fenol, methylalkohol, kviksølvforbindelser)	Ætsende (f eks saltsyre, svovlsyre, salpetersyre)	Radioaktivt (forskellige fissile og ikke-fisile radioaktive stoffer m v)
RID-klasse	IIIa, IVa	V	IVb

Fareseddel nr	4A	10	
Udseende			
Betydning	Sundhedsfarlig (f eks blyforbindelser, ukrudtsbekæmpelsesmidler)	Forsigtig rangering	
RID-klasse	IVa		



Beholdervogne til befording af visse fordråbete luftarter, f eks propan- og butangas, klor m v, er forsynet med en orangefarvet stribe rundt om beholderen.

Forklaringer

I alfabetisk rækkefølge er givet forklaring på en række af de i SR anvendte udtryk.

A

- Afgangssignaler** Signaler, der anvendes ved togs afgang fra et togekepeditionssted.
- Afkortet togvej** Indkørselstogvej, der er væsentlig kortere end øvrige indkørselstogveje for pågældende køreretning.
- Afløbsspor-skifte** Sporskifte, der i en bestemt stilling hindrer indløb i en togvej.
- Af- og tilbage-melding** Meldingsudveksling mellem to nabostationer til sikring af togenes kørsel og eventuelt af en bestemt togfølge.
- Arbejds køretøj** Trolje, dræse og skinekørende maskine til sporvedligeholdelse.
- Arbejdstog** Ekstratog, for hvilket der er fastsat arbejdstid, og som må standse og køre tilbage på den fri bane.
- Armsignal** Ældre signalform med signalarme på en signalmast.
- Automatisk gennemkørsels-drift** Driftsform for en station på dobbeltspor med automatisk linieblok anlæg. Signalgivning til gennemkørselsspor sker automatisk, når tog eller arbejds køretøj nærmer sig stationen.
- Automatisk sikret overkørsel** Overkørsel, der er sikret ved automatisk advarselssignalanlæg med eller uden bomme.
- Automatisk stationsdrift** Driftsform for en fjernstyret station. Signalgivning til gennemkørselsspor og vigespor sker automatisk, når tog eller arbejds køretøj nærmer sig stationen.

B

- Baggrundsplade** Plade på daglyssignal som baggrund for signallys.
- Banestrækning** Strækning mellem to angivne stationer.
- Banestykke** Den del af en banestrækning, der ligger mellem to nabotogfølgestationer.
- Begrænset togvejseftersyn** Direkte togvejseftersyn, som på visse betingelser begrænses til kun at omfatte en del af togvejen.
- Beskyttelsesvogn** Vogn, der er indrangeret i tog op til vogn med visse eksplosive stoffer og genstande. Må ikke være forsynet med fareseddel 1 - 6 D eller læsset med letantændeligt gods.
- Blokafsnit** Den del af sporet, som ligger mellem to på hinanden følgende bloksignaler i samme køreretning.
- Blokhytte** Hytte placeret ved et bloksignal. Indeholder sikrings- og teleudstyr til linieblokanlæg.
- Bloksignaler** Fællesbetegnelse for de til linieblokanlæg hørende signaler.
- Bogstavviser** Supplerende lyssignal på eller ved et PU-, TU-, SU- eller U-signal.
- Bremseprocent** Togets bremsevægt i procent af togvægten, $\frac{\text{bremsevægt} \times 100}{\text{togvægt}} = \text{bremseprocent}$.
- Bremseprøve** Afprøvning af bremsesystemet i tog m v.
- Bremseprøveren** Den, der leder afprøvningen af bremsesystemet i tog m v.
- Bremsevægt** Det enkelte køretøjs bremseværdi udtrykt i tons. Et togs bremsevægt er summen af de afbremsede køretøjers bremsevægte.
- Brummerledning** Kabelforbindelse mellem køretøjer i tog m v.
- Brummersignal** Signal, der udveksles gennem brummerledning.

E

- Ekstratog** Fællesbetegnelse for tog, der kører i henhold til togameldelse (særtog, arbejdstog, hjælpetog og snerydningstog).
- Enkeltspor** Et strækningsspor, som normalt benyttes af tog i begge køreretninger.
- Enkeltspor-drift** Togbevægelser på dobbeltspor, når det ene spor benyttes i begge køreretninger på grund af det andet spors spærring.

F

- Farligt gods** Godsarter, der er anført i RID (RID A).
- Fast hastighedsnedsættelse** De i TIB optagne hastighedsnedsættelser.
- FC** Fjernstyringscentral, hvorfra fjernstyringsanlæg manøvreres.
- Fjernstyringsanlæg** Anlæg med fjernmanøvreringsudstyr til betjening af en eller flere stationers signaler og sporskifter.
- Fjernstyringsleder** Den, som betjener fjernstyringsanlægget, leder toggangen på den fjernstyrede strækning og er stationsbestyrer for de fjernstyrede stationer.
- Fjernstyret station** Station på fjernstyret strækning med en af følgende driftsformer
- automatisk stationsdrift
- automatisk gennemkørselsdrift
- manuel centraldrift
- Fjernstyret strækning** Banestykker, stationer og holdsteder mellem to na-boovergangsstationer. En fjernstyret overgangsstation hører til den fjernstyrede strækning.
- Forandret togfølge** Afsendelse af tog i samme retning fra et togekspeditionssted i anden rækkefølge end den planmæssige over en nærmere angivet strækning.
- Forbikørsels-tilladelse (skriftlig eller telefonisk)** Tilladelse til en lokomotivfører til at passere signaler og/eller farepunkt på den fri bane.
- Forbirangering** Tilladelse til en lokomotivfører til at rangere forbi et farepunkt og eventuelt signal på den fri bane.
- Forgreningsangivelse** Særlig udformning af et I-, SI- eller F- signal. Signallysene angiver, hvorledes togvejen er indstillet.

S

Station	Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. Kan deltage i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen som togfølgestation eller være lukket eller ubetjent.
Stationsbestyrer	Den, som har ansvaret for sikkerhedstjenesten på stationen.
Stationsgrænsen	Grænsen mellem den fri bane og stationsområdet. Markeret ved det hovedsignal (I-, VI-, AM- eller AM/DS-signal), der dækker stationen, eller ved mærket »ran-gergrænsen« vendende mod den fri bane.
Stationsområdet	Sporområdet inden for stationsgrænsen.
Stationssikringsanlæg	Anlæg, der gennem signalgivningen sikrer togenes kørsel ind på, ud af og gennem et togekspeditionssted.
Stopstilling	Signal, der ikke tillader kørsel.
Styreledning	Kabelforbindelse mellem køretøjer i styreledningstog til manøvrering af trækraftenheder.
Styreledningstog	Tog, hvori lokomotivføreren fra en førerplads i spidsen af toget manøvrerer trækraftenheder tilkoblet foranløbende vogne.
Styrevogn	Personvogn med førerrum.
Særtog	Ekstratog, der er bestemt til kun at standse ved togekspeditionssteder som angivet i toganmeldelsen. Er ikke bestemt til at køre tilbage på den fri bane.

T

2

Telegram-journal	Journal til indførelse af modtagne og afsendte telegrammer.
Toganmeldelse	Anmeldelse (skriftlig eller pr telegram) af ekstratog.
Togekspeditionssted	Fællesbetegnelse for stationer og holdsteder.
Togets aksel-antal	Togets samlede antal aksler fraregnet antal aksler for arbejdende trækraftenheder.
Togets belastning	Togvægten med fradrag af arbejdende trækraftenheders vægt.
Togets størrelse	Antal aksler og antal tons.
Togets personale	Det i toget tjenstgørende personale (togpersonale og lokomotivpersonale).
Togfølge	Den afstand, tog må følge efter hinanden i.
Togfølgestation	Station, der deltager i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen. Fjernstyret station er uanset driftsformen togfølgestation.
Togfører	Den, som leder togpersonalet.
Togjournal	Journal til indførelse af af- og tilbagemeldinger m v.
Toglokomotiv	Trækraftenhed, der er tjenstgørende i tog.
Togpersonalet	Togfører og dennes medhjælp.
Togtids-skriver	Anlæg, der automatisk registrerer togenes kørsel.
Togvej	Fællesbetegnelse for indkørselstogveje, udkørselstogveje og gennemkørselstogveje.

§ 50	Togenes standsning på togekspeditionssteder ...	313
§ 51	Togenes afgang fra togekspeditionssteder	315
§ 52	Ledig	
§ 53	La	321
§ 54	Ledig	

Afsnit 5**Ekstratog**

§ 55	Ekstratog	327
§ 56	Ledig	
§ 57	Ledig	
§ 58	Ledig	
§ 59	Ledig	

Afsnit 6**Togenes størrelse, sammensætning og hastighed**

§ 60	Ledig	
§ 61	Togenes størrelse	351
§ 62	Bremser	353
§ 63	Togenes sammensætning og sammenkobling ...	359
§ 64	Vogne med farligt gods	366
§ 65	Eftersyn af toget	368
§ 66	Bremseprøver	369
§ 67	Ledig	
§ 68	Togenes hastighed	377
§ 69	Ledig	

Afsnit 7 Arbejdskøretøjer

§ 70	Ledig	
§ 71	Arbejdskøretøjers fremførelse	387
§ 72	Ledig	
§ 73	Ledig	
§ 74	Ledig	
§ 75	Ledig	
§ 76	Ledig	
§ 77	Ledig	
§ 78	Ledig	
§ 79	Ledig	

Afsnit 8 Uregelmæssigheder

§ 80	Ledig	
§ 81	Forlægning af krydsning	435
§ 82	Forandret togfølge	442
§ 83	Ledig	
§ 84	Aflysning af tog	449
§ 85	Aflysning af den regelmæssige drift	451
§ 86	Spærring af spor	452
§ 87	Enkeltspordrift	462
§ 88	Ledig	
§ 89	Togenes standsning på den fri bane. Nedbrudte tog	469
§ 90	Beskadigede og efterladte vogne. Løse vogne ...	473
§ 91	Teleforbindelserne i uorden	474

Togenes sporbenyttelse på stationer

1. Normal sporbenyttelse

1.1. Almindelige bestemmelser

På stationer med mere end ét togvejsspor for en bestemt køre-retning er den normale sporbenyttelse for ankomende - her- under gennemkørende - tog fastsat i togplanerne.

For visse stationer kan der i togplanerne være fastsat valgfri sporbenyttelse.

Ved fastsættelse af den normale sporbenyttelse i togplanerne skal gennemkørende tog benytte gennemkørselssporet. I henhold til »rød plakat« for pågældende sikringsanlæg kan der dog for visse stationer med U-signal fastsættes normal benyttelse af vigespor.

1.2. Sporbenyttelse for tog, der kun standser af hensyn til krydsning eller overhaling, og for ikke-personførende tog

Når der er fastsat benyttelse af vigespor for

- tog, der kun standser af hensyn til krydsning eller overhaling

- ikke-personførende tog

og nævnte tog i henhold til § 50, punkt 2.2. og 2.3., betragtes som gennemkørende, kan sporbenyttelsen uden videre ændres til gennemkørselssporet.

Vises signal »kør« fra I-signalet, og dette signal er uden hastig- hedsviser eller hastighedstavle, er den tilladte hastighed fra I-sig- nalet den laveste forekommende for samtlige togvejsspor.

2. Sporbenyttelse ved bortfald af overhaling eller krydsning

Bortset fra de i § 50, punkt 2.2. og 2.3., nævnte tilfælde bibe- holdes som regel den for pågældende tog fastsatte sporbe- nyttelse.

3. **Sidespor på station**

Må kun undtagelsesvis benyttes af tog.

Tog skal indrangeres henholdsvis udrangeres.

4. **Ændret sporbenyttelse**

4.1. **På stationer med I-signal, der kan vise »kør« med brandgult lys over grønt lys**

Sporbenyttelsen kan uden videre ændres.

Er hastighedsviseren i uorden eller ugyldiggjort, forholdes som anført i punkt 4.2.

4.2. **På øvrige stationer**

4.2.1. **Ændring bekendtgjort i La**

Tog kan tages ind for signal.

4.2.2. **Ændring, der ikke er bekendtgjort i La**

4.2.2.1. **Stationer med U-signal**

Stationsbestyreren sørger for, at lokomotivføreren underrettes på blanket S 8 på en tidligere holdestation.

Når stationsbestyreren har modtaget bekræftelse på, at underretning er foretaget, kan toget tages ind for signal.

Er lokomotivføreren ikke underrettet på en tidligere holdestation, skal toget standses foran stationen og underrettes. Toget kan derefter tages ind for signal.

4.2.2.2. **Stationer uden U-signal**

For standsende tog forholdes på samme måde som anført for stationer med U-signal.

Gennemkørende tog, hvis sporbenyttelse skal ændres til vige-spor, standses foran stationen. Lokomotivføreren underrettes herefter om den ændrede sporbenyttelse og om, at toget skal standse på stationen. Toget kan derefter tages ind for signal.

Bremser

1. **Almindelige bestemmelser**

1.1. **TrykluftbremSENS anvendelse**

Alle tog skal være trykluftbremset.

For arbejdskøretøjer, der fremføres efter bestemmelserne i § 71, punkt 2, gælder særlige bestemmelser, se ordreserie O.

1.2. **Ledig**

1.3. **Bremsernes fordeling**

Køretøjer med trykluftbremse skal søges fordelt jævnt i toget.

Forreste og bageste køretøj skal have automatisk trykluftbremse.

Undtaget herfra er

- snerydningstog med sneplov uden trykluftbremse. Snepløve skal være tilkoblet den gennemgående bremseledning

- tog fremført af Ardelt traktor, som kun har hjælpebremse.

Togføreren - for tog uden togfører stationen - skal sikre sig, at de fornødne trykluftbremser er indkoblet og fordelt.

1.4. **Bremser i tog, der befordrer vogne med eksplosive stoffer og genstande**

På vogne, der er læsset med eksplosive stoffer og genstande, samt på den umiddelbart foran og den umiddelbart efter dem løbende vogn (beskyttelsesvogn) må trykluftbremsen kun benyttes i det omfang, det er nødvendigt for at opnå den for toget krævede bremseprocent. Trykluftbremsen på vogne med glidelejer og på vogne, der ikke har gnistbeskyttelsesplader over hjulene, må dog aldrig benyttes.

1.5. **Nødbremse**

Vogne, der beforder passagerer, skal være forsynet med nød-bremse.

1.6. **Ledig**

1.7. **Bremsearter**

Trykluftbremsen inddeles i

- R-bremser (hurtigt og kraftigt virkende)
- P-bremser (hurtigt virkende)
- G-bremser (langsomt virkende).

1.8. **R-bremsede tog**

Bremser udelukkende med R-bremser eller med R-bremser i forbindelse med P-bremsede køretøjer.

Omstillingshåndtaget på samtlige med R-bremse udstyrede køretøjer skal stå i stilling »R«.

1.9. **P-bremsede tog**

Bremser udelukkende med P-bremser eller - hvis den største tilladte hastighed ikke er over 80 km/t - med P-bremser i forbindelse med G-bremsede vogne uden G/P-omstilling. G-bremsevægten må højst udgøre 1/3 af den samlede bremsevægt.

1.10. **G-bremsede tog**

Bremser udelukkende med G-bremser. Dog kan Mo-vogne fremføre G-bremset tog.

1.11. **Ledig**

1.12. Tog som R-, P- eller G-bremset

Togets største tilladte hastighed	toget er	bremseart	
		hovedregel	afvigelse
105 - 140 km/t	personførende eller ikke-personførende	R-bremset	ingen
85 - 100 km/t	personførende eller ikke-personførende	R-bremset Bremseprocenten skal være mindst 85	P-bremset, hvis R-bremsen ikke kan eller ikke må anvendes på grund af togets sammensætning eller størrelse
indtil 80 km/t	personførende	P-bremset	R-bremset, hvis denne bremseart har været anvendt på en foranliggende eller skal anvendes på en efterfølgende strækning. Bremseprocenten skal være mindst 85. G-bremset, hvis P-bremsen ikke må anvendes på grund af togets størrelse
	ikke-personførende	G-bremset	P-bremset, hvis toget udelukkende består af person-, post- eller rejsegodsvogne, eller denne bremseart har været anvendt på en foranliggende eller skal anvendes på en efterfølgende strækning. R-bremset, hvis denne bremseart har været anvendt på en foranliggende eller skal anvendes på en efterfølgende strækning. Bremseprocenten skal være mindst 85.

1.13. **Bremsevægt og bremseprocent**

I TIB er givet regler for beregning af et køretøjs bremsevægt.

Bremsevægten for et tog er summen af de enkelte afbremsede køretøjers bremsevægt.

Bremseprocenten for et tog er togets bremsevægt i procent af togvægten.

I et tog skal der mindst være den bremseprocent, som betinges af togets bremseart, hastighed og de på strækningen værende fald. Bremsetabellerne i TIB angiver den krævede bremseprocent.

Hvis lokomotivets bremsevægt eller bremseart ikke er den normale, skal lokomotivføreren underrette togføreren henholdsvis stationen herom.

1.14. **Bremseseddel**

Lokomotivføreren skal på blanket S 2 have melding om togets størrelse og bremseart m v

- på togets udgangsstation

- på stationer, hvor der sker ændring i togets størrelse m v.

For tog uden togfører skal den pågældende station give denne melding. Såfremt toget kun afkobler vogne på en station, kan stationen foranledige meldingen givet på en foranliggende holdestation.

For øvrige tog skal togføreren give meldingen. Driftstjenesten kan for visse stationer og tog fastsætte afvigelser herfra.

2. **Fejl ved trykluftbremsen under togfremførelse**

Bestemmelserne i dette punkt gælder ikke for S-tog og lyntog, for hvilke der i SI henholdsvis LYN er fastsat særlige bestemmelser.

1.1.3. Ledig**1.1.4. Manøvrering af trækraftenheder i tog**

Hvis hastigheden er over 25 km/t, skal der i spidsen af toget være en førerplads, hvorfra lokomotivføreren kan

- betjene alle virksomme trykluftbremser
- manøvrere alle arbejdende trækraftenheder.

I tog med 2 trækraftenheder op til hinanden forrest i toget er det tilladt at dirigere næstforreste enhed ved fløjtesignaler fra forreste enhed.

Opstår der sådanne fejl i tog med styrevogn forrest, at trækraftenheden ikke kan manøvreres gennem styreledning, må toget videreføres til nærmeste station, hvor trækraftenheden kan blive omrangeret til togets forende. Der forholdes således

- styreledningen afbrydes
- togføreren betjener lokomotivet efter lokomotivførerens anvisninger
- lokomotivføreren betjener togets bremses fra førerpladsen i spidsen af toget. Er trækraften MO, skal der være to mand i forreste førerrum
- hastigheden må ikke overstige 25 km/t.

1.1.5. Ikke-arbejdende motorlokomotiver og motorvogne i tog

Ikke-arbejdende motorlokomotiver må ikke befordres i styreledningstog.

Ikke-arbejdende motorlokomotiver skal - når anden ordre ikke foreligger - befordres op til et arbejdende lokomotiv.

Efter en ikke-arbejdende motorvogn af litra Mo må kun medgives en begrænset vægt, jf TIB.

1.1.6. Ikke-arbejdende traktorer i tog**1.1.6.1. Ardelt og Köf**

Må kun befordres med togledelsens tilladelse og kun med den i TIB angivne hastighed.

Såfremt de ikke kan eller ikke må indrangeres som bageste køretøj, må der kun medgives en begrænset vægt efter dem, jf TIB.

Om befordringen gælder i øvrigt

- kæderne til drift af traktorens hjulsæt skal være aftaget (Köf)
- rangerkoblingen skal være fastspændt i lodret stilling (Köf)
- gearet skal være stillet i frigear (midtstilling) og sikret i denne stilling
- håndhjulet for bremsen skal være fastbundet
- traktoren skal kobles stramt til forankørende og efterfølgende vogne
- ophold i traktorens førerrum er ikke tilladt.

Lokomotivføreren skal underrettes om befordringen.


1.1.6.2. Øvrige traktorer

Må ikke befordres på egne hjul.

1.2. Vogne m v i tog

1.2.1. Almindelige bestemmelser

I S-tog og lyntog må kun anvendes det til sådanne tog konstruerede materiel.

Fremmede baners vogne, der ikke er forsynet med **RIC** -,  - eller **RIV** -mærke, må kun befordres i tog efter særlig tilladelse.

Vogne af litra Fdk må kun befordres i ikke-personførende tog, hvis hastighed ikke er over 60 km/t.

Ikke **RIV** -mærkede godsvogne samt tjenestevogne (kraner, hjælpevogne, skinnetransportvogne m fl) er påmalet angivelse af den hastighed, de må befordres med.

Bremseprøver

1. Almindelige bestemmelser

Stationsbestyreren og lokomotivføreren må på togekspeditionssteder, hvor bremseprøve skal afholdes, ikke give henholdsvis efterkomme

- signalgivning for udkørsel, herunder signal »stop og ryk frem«
- signal »afgang«
- telefonisk udkørselstilladelse
- skriftlig kørselstilladelse
- tilladelse til udrangering henholdsvis forbrangering

før melding om bremseprøvens afslutning er modtaget.

En bremseprøve skal fastslå


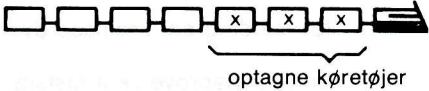
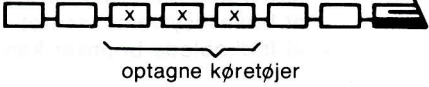
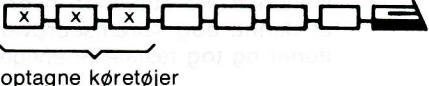
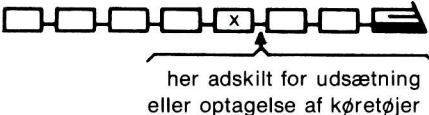
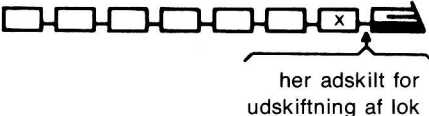

- at tryklufften har uhindret adgang gennem hele toget
- at bremsesystemet er tæt
- at indkoblede bremsere kan bremse og løse tilfredsstillende.

Bremseprøven ledes af en »bremseprøver« fra vognopsynet eller stationen. På stationer, hvor tograngeringen ledes af togføreren, er denne dog »bremseprøver«. Driftstjenesten kan for visse stationer og tog fastsætte afvigende bestemmelser, jf togplanerne.

Efter behov kan en hjælper assistere »bremseprøveren«.

2. **Inddeling m v**

Bremseprøver inddeles og benævnes således:

Benævnelse	omfatter kontrol af bremsning og løsning på følgende køretøjer (i eksemplerne mærket med x)	
A. »Fuldstændig prøve«	Alle køretøjer - dog ikke forreste, når dette er et lokomotiv 1)	
B. »Delvis prøve«	Optagne køretøjer	
		
		
C. »Sammenkoblingsprøve«	Forreste køretøj efter adskillelses- henholdsvis samlingsstedet	
		
D. »Gennemslagsprøve«	Bageste køretøj	

1) Lokomotivføreren har ansvaret for prøve og eftersyn af lokomotivets bremsesystem.

3. **Fremgangsmåde**

Der forholdes således:

Ved prøve	foretages	af
A, B, C	<p>Kontrol af samling</p> <p>Før prøve afholdes, kontrolleres forskriftsmæssig samling</p> <ul style="list-style-type: none"> - af alle køretøjer (prøve A) - af optagne køretøjer (prøve B) - mellem køretøjer, der har været adskilt (prøve C) 	Togføreren eller stationen. For tog uden togfører, se dog SIN
A, B	<p>Eftersyn af vogne</p> <p>Før prøve afholdes, kontrolleres for alle vogne (prøve A) henholdsvis optagne vogne (prøve B)</p> <ul style="list-style-type: none"> - at G-P og G-P-R omstillere er rigtigt stillet - at udligningstræk er fri, og at udligningsventiler ikke blæser - at skruebremser er løse - at nødbremseventiler er lukket, og at nødbremsegreb er plomberet 	
A, B, C, D	<p>Tæthedsprøve</p> <p>Når trækraft og vogne er sammenkoblet, underrettes lokomotivføreren herom.</p> <p>Lokomotivføreren fylder bremseledningen op til 5 kp/cm², hvorefter han stiller førerbremseventilen i midtstilling.</p> <p>Trykket i bremseledningen må ikke falde mere end 0,5 kp/cm² på 1 minut</p>	Lokomotivføreren
A, B, C, D	<p>Bremsning</p> <p>Bremseledningen fyldes atter op til 5 kp/cm².</p> <p>Trykket i bremseledningen sænkes med 0,65 kp/cm².</p> <p>Bremseprøveren underrettes</p>	

Ved prøve	foretages	af
A, B, C, D	<p>Kontrol af bremsning</p> <p>Bremseprøveren sikrer sig for pågældende køretøjer</p> <ul style="list-style-type: none"> - at bremsen er fast. Ved prøve B, C, D skal bremseprøveren på bageste køretøj, som skal kontrolleres, efterse, at bremsen kommer til anlæg - at stempelvandringen er inden for de fastsatte grænser - at afspærringshaner for styreventiler er rigtigt stillet - at bremseanlægget i øvrigt er i orden <p>og underretter lokomotivføreren herom</p>	Bremseprøveren
A, B, C, D	<p>Løsning</p> <p>Lokomotivføreren løser bremsen ved at sætte førerbremseventilen i kørestilling. Fyldestød og overladning må ikke anvendes</p>	Lokomotivføreren
A, B, C, D	<p>Kontrol af løsning</p> <p>Bremseprøveren sikrer sig for pågældende køretøjer</p> <ul style="list-style-type: none"> - at bremsen er løs - at stempelstængerne indtager deres rigtige stilling <p>og underretter lokomotivføreren, der bekræfter underretningen. Bremseprøveren underretter herefter togføreren, der videregiver underretningen til stationsbestyreren.</p>	Bremseprøveren

4. **Anvendelse**

I følgende tilfælde	anvendes prøve
<p>1. Ved fuldstændig oprangering af et tog på en udgangsstation eller ved væsentlige ændringer af togets sammensætning.</p> <p>Hvis køretøjerne har været bremseprøvet (prøve A) ved fast bremseprøveanlæg eller andet lokomotiv, inden toglokomotivet tilkobles, eller hvis to tog uden udligning sammenkobles til ét tog, afholdes kun prøve D.</p>	A
<p>2. Ved optagelse af køretøjer ét sted i toget.</p> <p>Optages køretøjerne som bageste køretøjer i toget, afholdes kun prøve B.</p>	B + C 1)
<p>3. Ved optagelse af køretøjer flere steder i toget.</p>	B + D
<p>4. Ved udsætning af køretøjer fra ét sted i toget</p> <p>Udsættes alene togets bageste køretøj (køretøjer), skal prøve ikke afholdes.</p>	C 2)
<p>5. Ved udsætning af køretøjer fra flere steder i toget.</p>	D
<p>6. Ved genanvendelse af en togstamme uden ændring af sammensætning, når der afholdes prøve A for togstammens første tur hver dag.</p> <p>Når der skiftes førerrum i tog med førerrum i begge ender, bortfalder prøve D. Lokomotivføreren skal dog sikre sig, at fødeledningen er rigtigt samlet ved at foretage en bremsning og løsning og kontrollere, at manometre for hovedluftbeholder og bremseledning viser normalt før og efter denne manøvre.</p>	D

- 1) Er bremseprøveren i tvivl om, hvor toget (bremseledningen) har været adskilt, afholdes prøve B + D.
- 2) Er bremseprøveren i tvivl om, hvor toget (bremseledningen), har været adskilt, afholdes prøve D.

I følgende tilfælde	anvendes prøve
<p>7. Ved viderebefordring af køretøjer fra ét tog i et andet tog også med en evt mellemliggende færgeoverførsel, når køretøjerne uden udligning optages ét sted i toget.</p> <p>Viderebefordres køretøjerne som bageste køretøjer i toget, afholdes prøve D.</p>	<p>C 1)</p>
<p>8. Ved lokomotivskifte foran i toget eller ved tilkobling af forspandslokomotiv.</p> <p>Hvis der efter lokomotivskifte også ændres køreretning, afholdes prøve D.</p> <p>Ved afkobling af forreste lokomotiv i tog med to lokomotiver forrest, skal prøve ikke afholdes.</p>	<p>C</p>
<p>9. Ved omstilling af ledningsvogne til bremsevogne.</p>	<p>B på pågældende køretøjer</p>
<p>10. Ved retablering af den gennemgående bremseledning efter afbrydelse henholdsvis ændring af koblingshåndtagenes stilling ét sted i toget.</p>	<p>C 1)</p>
<p>11. Ved retablering af den gennemgående bremseledning efter afbrydelse henholdsvis ændring af koblingshåndtagenes stilling flere steder i toget.</p>	<p>D</p>
<p>12. Ved træk i udligningstræk under eller efter en prøve</p>	<p>B på pågældende køretøjer</p>

1) Er bremseprøveren i tvivl om, hvor toget (bremseledningen) har været adskilt, afholdes prøve D.

SR

375 - 2
§ 67

Ledig

6.1.1975

44

gibs.1



01.1975

Strækninger, hvor hovedsignaler er forsynet med F-mærke eller giver oplysning om efterfølgende hovedsignals stilling**Enkeltspor:**

Vordingborg - Rødby Færge
Damhus - Flintholm
Ålborg - Nørresundby

Dobbeltspor. Højre spor:

S-baner
København H - Korsør
Ringsted - Vordingborg
København H - Rungsted Kyst - Helsingør
København G - Vigerslev (Hvidovre Fjern)
Harrestrup - Vigerslev
Valby Gasværk - Harrestrup - Damhus - Grøndal
Grøndal - Flintholm
Nyborg - Fredericia
Fredericia - Lunderskov
Fredericia - Århus H

Stationer uden U-signal, hvor I-signalet giver oplysning om det efterfølgende hovedsignals stilling

Hvidovre Fjern mod Vigerslev
Kongsvang mod Århus Rangerbanegård