

*Krupp*  
**HORSENS PRIVATBANER**



# Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger

Gyldig fra 2. oktober 1960

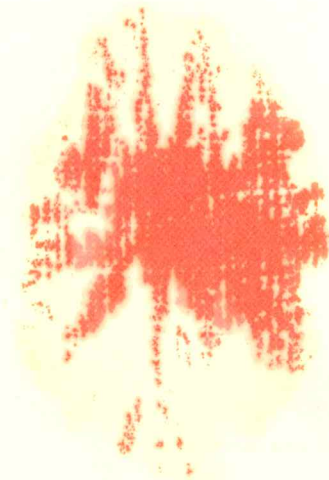
---

**Horsens Privatbaner**

---

**Tjenestekøreplanens  
indledende bemærkninger**

Gyldig fra 2. oktober 1960



## Indholdsfortegnelse:

A. Almindelige bestemmelser .....	5
B. Regler for togenes standsning og gennemkørsel..	6
C. Regler for togenes passage- og afgangstider.....	6
D. »Farlige« stationer .....	6
E. Togkrydsninger, togoverhalinger, togpasseringer og forlægninger af sådanne.....	6
F. Togafgangssignaler .....	7
G. Blinklyssignaler ved overkørsler .....	7
H. Togenes sporbenyttelse på stationerne.....	7
I. Signalisering af særtog .....	7
J. Ubetjente stationer .....	7
K. Signal- og sikringsanlæg ved statsbane-tilslut- ningsstationer .....	8
L. Regler for togenes belastning.....	9
M. Togenes maksimalhastighed .....	10
N. Faste hastighedsnedsættelser .....	10
O. Største tilladte vognakseltryk.....	11
P. Beregning af togvægt og bremsevægt .....	12
Q. Bremsebetjening .....	14

## A. Almindelige bestemmelser.

Trafikkontoret (Tkt.) er toglederstation for alle strækninger. (Station T).

Alle i tjenestekøreplanen opførte tog betragtes som plan-tog (SR § 2).

Følgende stationer er at betragte som ekspeditricestationer, på hvilke kun togpersonalet må betjene sporskifterne (SR § 10, stk. 5): ~~Vrøding, Flemming, Rask Mølle, Dorteasminde, Ølholm, Vonge, Kollemorten Vesterlund, Åle, Hjortsvang, Klovborg, Lundum, Stenbjerg~~, Vestbirk, Tønning, Slagballe, Vinding, Vrads, Fogstrup, Them By, Virklund, Haldrup, Søvind og Falling. *og Parking*

Hvis en ekspeditrice på enkelte dage eller ved enkelte tog er fungerende på en ellers mandlig betjent station, har togpersonalet ansvaret for betjeningen af sporskifterne.

Med hensyn til ekspeditionsstedernes sikkerhedsmæssige betydning som togfølgestationer og holdsteder (SR § 1) gælder, at det i tjenestekøreplanen er angivet, hvornår den enkelte station er ubetjent (SR § 13 II) og betragtes som holdsted.

Dog er ekspeditionssteder med vedtegning S eller T altid holdsteder, idet

S angiver, at ekspeditionsstedet er sidespor og  
T » » » » trinbræt.

Arten af togenes normale trækraft er angivet foran tognummeret, idet

D betyder damplokomotiv,  
DL » diesellokomotiv,  
DM » dieselmotorvogn,  
LM » Leyland-motorvogn og  
SM » skinnebusmotorvogn.

Døgnet 24 timer er betegnet ved tallene 0—24, regnet fra midnat til midnat. Tiden for midnat betegnes 24<sup>00</sup> som ankomsttid, men 0<sup>00</sup> som afgangtid. Tiderne i døgnet første time betegnes 0<sup>00</sup>—0<sup>59</sup>.

**B. Regler for togenes standsning og gennemkørsel. (SR § 32).**

Er der ved en mellemstation m. v. kun angivet afgangstid, er toget planmæssigt gennemkørende. Er der angivet både ankomsttid og afgangstid, er toget planmæssigt standsende.

X i ankomstrubrikken tilkendegiver, at toget kun skal standse, såfremt der er rejsende at udveksle. S i ankomstrubrikken tilkendegiver, at toget kun skal standse, såfremt der er gods eller vogne at udveksle.

**C. Regler for togenes passage- og afgangstider. (SR § 32, stk. 3).**

For alle strækninger gælder med hensyn til de i tjenestekøreplanen eller særtogsanmeldelsen angivne afgangstider følgende almindelige bestemmelser:

Ikke-personførende tog må fra alle togfølgestationer og holdsteder afgå 5 minutter før den i tjenestekøreplanen angivne afgangstid.

Alle andre tog må fra togfølgesationer og holdsteder ikke afgå før den i publikumskøreplanen angivne afgangstid, der som regel er opført til det klokkeslet, hvor toget skal ankomme til stationen.

**D. „Farlige“ stationer. (SR § 28).**

I overensstemmelse med SR § 28 er »farlige« stationer kendetegnet ved understregning af stationsnavnet.

Togenes indkørsel til »farlige« stationer skal foregå med særlig forsigtighed, og indkørselshastigheden ved passage af stationsgrænsen må ikke overstige 25 km/t.

**E. Togkrydsninger, togoverhalinger, togpasseringer (SR § 4) og forlægning af sådanne. (SR § 38, 39, 40 og 54).**

Trafikkontoret er af direktøren bemyndiget til at fastsætte nye togkrydsninger, togoverhalinger, togpasseringer og forlægninger af sådanne.

Det pålægges stationerne at drage omsorg for, at den i SR §§ 38 og 39 samt 54 foreskrevne afgivelse af depecher nøje efterkommes, og at underretning af togene finder sted ved benyttelse af de forskriftsmæssige formularer.

**F. Togafgangssignaler. (SIR nr. 46 a og b).**

(Stationens afgangssignal til togføreren.)

Signalstokke: Samtidig med at stationsbestyreren holder signalstokken i vejret med forsiden vendt mod togføreren — i mørke afgives flere blink med grønt lys — råbes »afgang«.

Faste afgangssignaler: Grønt lys.

**G. Blinklyssignaler ved overkørsler. (SIR nr. 79 c).**

Når automatiske blinklyssignaler bemærkes at være i uorden, skal dette meldes ved ankomsten til den første betjente station med anmodning om at videremelde tilfældet til Trafikkontoret og den pågældende baneformand. Fejlen skal desuden af lokomotivføreren (motorføreren) anføres på rapporten.

Overfor blinklyssignaler, der er i uorden, skal lokomotivføreren (motorføreren) iøvrigt forholde sig i henhold til bestemmelserne i SIR under signal nr. 79 c.

**H. Togenes sporbenyttelse på stationerne. (SR § 30, stk. 1).**

Togene skal på alle stationer benytte hovedsporet, med mindre en anden sporbenyttelse er anført i tjenestekøreplanen.

Det bedes iagttaget, at indgående tog fra Lund på Horsens station ikke kører så langt frem i spor 10, at lokomotivet (motorvognen) kommer forbi ventesalen på perron 4.

**I. Signalisering af særtog. (SR § 33, stk. 8 a, b og c, og SIR nr. 72 og 73).**

Det påhviler stationsbestyrerne at foranledige, at signalisering af særtog finder sted efter de herfor givne regler.

**J. Ubetjente stationer.**

Den i SR § 13 II foreskrevne melding om overgang til ubetjent station skal afgives til Trafikkontoret.

Det indskræpes stationerne til nøje overholdelse at påse, at spærrebomme, forinden melding afgives, er forskriftsmæssigt anbragt og aflåset, når der henstår vogne på læsse-sporene, ligesom det skal påses, at eventuelle vogne er bremse-sede.

Med mindre andet er beordret, skal alle stationer med blinklyssignaler, når de overgår til at være ubetjente, stille afbryderen i betjeningskassen på »gennemkørende tog«.

Når betjeningen genoptages stilles afbryderen i betjeningskassen på »standsende tog«.

Hvis et signal på en ubetjent station ikke er stillet til »gennemkørende tog«, skal togføreren tænde det inden afgang.

### K. Signal- og sikringsanlæg ved statsbane-tilslutningsstationer.

Udover de i privatbanernes signalereglement angivne signaler anvendes på statsbane-tilslutningsstationerne følgende andre signaler, der kan have betydning for Horsens Privatbaners tog:

#### 1. Sporspærringssignal.

Sporet spærret (DSB SIR nr. 32, rund, hvid flade med vandret, sort tværstreg) tilkendegiver, at kørslen skal standses foran signalet, da viderekørsel er hindret af et afløbsspor skifte stillet til afløb, faste eller bevægelige sporstoppere i spærrestilling eller lignende.

#### 2. Rangere signaler.

##### a. Horsens station.

Daglyssignaler på en baggrundsskærm, der fornedet er afskåret lige og foroven ender i en spids. (DSB SIR nr. 213 b og 214 b).

Signalet tilkendegiver ved

blåviolet lys: rangering ud i hovedspor forbudt.

brandgult » : » » » » tilladt.

##### b. Silkeborg station.

Skivesignaler (drejesignaler) (DSB SIR nr. 11 og 12).

Signal »Rangering ud i hovedspor forbudt«.

Om dagen I mørke

Kvadratisk blå skive. Blåt lys.

Signal »Rangering ud i hovedspor tilladt«:

Om dagen I mørke

Skivens kant. Brandgult lys.

### 3. Standsignal for rangerforbud.

Kvadratisk blå skive (DSB SIR nr. 45), der tilkendegiver, at sporet bag signalet ikke må befares. Signalet opstilles midt i sporet.

### L. Regler for togenes belastning. (SR § 16).

Trækraftenhed	Strækning og togretning	Største belastning	Maksimal hastighed
Samtlige D	Alle. (Ved kørsel på HO skal lokomotivets vandbeholdning medføres i løs tender)	350 t	60 km/t
DL 100, 101, 400	Hu-Hs, Ld-Hs	240 t	60 km/t
	Hs-Sø, Hu-Or, Or-Fa, Hs-Lm, St-Gm, Tn-Vra, Tm-Sl, Sl-Vir, Tm-Br, Vd-Ld, Hs-Tø, Ko-Tü, Ns-Ej, Ns-Kr, Tü-Ve, Ko-Ld	210 t	
	Sø-Hu, Fa-Hu, Lm-St, Gm-Tn, Vra-Fo, Vir-Tm, Br-Vd, Tø-Ko, Rk-Ns, Ej-Ns, Kr-Rk, Ve-Ko	180 t	
DL 202	Må ikke køre på HO		60 km/t
	Ld-Hs	180 t	
	Hs-Lm, St-Gm, Tn-Vra, Tm-Sl, Sl-Vir, Tm-Br, Vd-Ld, Hs-Tø, Ko-Tü, Ns-Ej, Ns-Kr, Tü-Ve, Ko-Ld	150 t	
	Lm-St, Gm-Tn, Vra-Fo, Vir-Tm, Br-Vd, Tø-Ko, Rk-Ns, Ej-Ns, Kr-Rk, Ve-Ko	130 t	
DM 213	Alle	45 t	60 km/t
LM 115, 116, 415	Alle	70 t*	60 km/t
LM 117	Alle	50 t**	60 km/t
Samtlige SM	Alle	2 bivoagne	70 km/t

\*) Dog højst 5 vogne.

\*\*\*) Dog højst 4 vogne.

Et togs togvægt må aldrig overskride 800 t, uanset om der anvendes flere trækraftenheder til toget fremførelse.

Det største tilladte akselantal i et tryklufftbremset tog er 120.

**M. Togenes maksimalhastighed. (SR § 23).**

På Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane og Horsens—Odder Jernbane er den største tilladte hastighed 60 km/t, idet dog skinnebustog må fremføres med indtil 70 km/t. På Horsens Vestbaners strækninger, Lund—Rask Mølle—Thyregod/Ejstrupholm er den største tilladte hastighed 45 km/t. På krydsningsstationer må togenes indkørselshastighed ikke overstige 25 km/t.

For gennemkørende tog er maksimalhastigheden gennem stationer og holdsteder med sidespor begrænset til 45 km/t, med mindre der er fastsat en lavere hastighed.

**N. Faste hastighedsnedsættelser.**

*Horsens Vestbaner:* Ingen.

*Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane:* På stationer og holdsteder med sidespor er maksimalhastigheden for alle tog 45 km/t regnet fra stationsmærke til stationsmærke.

På fribanestrækningen Them By—Virklund er hastigheden i begge retninger begrænset til 55 km/t for alle tog.

Tog fra Horsens mod Silkeborg må holde hastigheden 45 km/t gennem Lund station, til landevejen Horsens—Silkeborg er passeret, og først derefter sætte farten op til 60 km/t (70 km/t for skinnebustog).

Tog fra Silkeborg mod Horsens må holde hastigheden 45 km/t gennem Stenbjerg station, til landevejen Horsens—Voervadsbro er passeret, og først derefter sætte hastigheden op til 60 km/t (70 km/t for skinnebustog).

Hastighedsnedsættelserne på stationer og holdsteder med sidespor er ikke afmærkede, medens de øvrige hastighedsnedsættelser er afmærket med signal 41 b — 42 b.

*Horsens—Odder Jernbane:*

Strækningen fra Horsens statsbanestation til Høegh Guldbergsgade må højst befares med 15 km/t.

Strækningen fra Høegh Guldbergsgade til Horsens havnestation må højst befares med 10 km/t.

Strækningen fra Horsens havnestation til Sundbroen må højst befares med 45 km/t.

På stationer og holdsteder med sidespor er maksimalhastigheden for alle tog 45 km/t regnet fra stationsmærke til stationsmærke.

Ingen af de forannævnte hastighedsnedsættelser er afmærkede.

Strækningen gennem Strandskoven fra km 6,0 til km 6,5 må højst befares med 45 km/t.

Sidstnævnte hastighedsnedsættelse er afmærket med signalerne 41 b — 42 b.

**Faste hastighedsnedsættelser ved overkørsler.**

Ovk. nr.	Beliggenhed	Vejens betegnelse	Retn. Horsens—Odder		Retn. Odder—Horsens	
			Største hastighed	Afmærkning ved signal	Største hastighed	Afmærkning ved signal
		<b>Ved Haldrup station.</b>				
49	343	Horsens—Odder .....	45	41 b—42 b	35	41 b—42 b
		<b>Mellem Torupvolde og Hundslund.</b>				
84	526	Ved Tendrupgård .....	40	41 b—42 b	40	41 b—42 b
		<b>Mellem Bilsbæk og Falling.</b>				
113	754	Horsens—Odder .....	50	41 b—42 b	50	41 b—42 b
		<b>Ved Ørting station.</b>				
157	877	Ørting—Gylling .....	35	41 b—42 b	55	41 b—42 b
		<b>Ved Odder station.</b>				
168a	1051	Odder—Hov .....	45	41 b—42 b	20	41 b—42 b
170	1057	Lundvej .....	45	41 b—42 b	20	41 b—42 b

**O. Største tilladte vognakseltryk.**

H.V. ....	15,4 t.
H.B.S. ....	15,4 t.
H.O. ....	11,0 t.

Det er dog tilladt at fremføre enkelte fremmede godsvogne med et større akseltryk, nemlig:

H.V. ....	16,8 t.
H.B.S. ....	16,8 t.
H.O. ....	12,0 t.,

når vognene fremføres i ikke-personførende tog og med en hastighed af ikke over 30 km/t (OR § 1, stk. 2 c).

### P. Beregning af togvægt og bremsevægt. (SR §§ 16 og 17).

- I. Togvægten beregnes som summen af de enkelte køretøjers »ansatte vægt«.
- II. Togets bremsevægt beregnes som summen af de enkelte trykluftbremsede køretøjers bremsevægt.
- III. »Ansatt vognvægt« og bremsevægt bestemmes således:
  1. Damplokomotiver og disses tendere medregnes aldrig ved beregning af et togs togvægt og bremsevægt.
  2. For motorlokomotiver, motorvogne, skinnebusmotorvogne, skinnebuspåhængsvogne, personvogne og post- og rejsegodsvogne gælder den på køretøjerne angivne »ansatte vognvægt« (Vv), der sammen med den for disse køretøjer gældende bremsevægt er anført i nedenstående tabel:

Antal aksler		Litra og nummer	Ansatt vognvægt i tons	Bremsevægt i tons
bremsede	ubremsede			
<b>Motorlokomotiver.</b>				
4	0	DL 100, 101, 400	39	30
3	2	DL 202	49	20
<b>Motorvogne.</b>				
4	1	DM 213	46	39
2	0	LM alle	18	17
<b>Skinnebusmotorvogne.</b>				
4	0	SM alle	14	14
<b>Skinnebuspåhængsvogne.</b>				
4	0	SP 220, 221	9	9
4	0	SP 422	10	10
<b>Personvogne.</b>				
2	0	C alle	17	16
<b>Post- og rejsegodsvogne.</b>				
2	0	E alle	18	16

(For statsbanernes tilsvarende vogne henvises til tabel i de indledende bemærkninger til statsbanernes tjenestekøreplan).

### 3. Godsvogne.

- a) »Ansatt vognvægt« er for tomme godsvogne lig den påmalede taravægt afrundet til hele tons.
  - læssede » » taravægt plus godsets vægt. Vognens vægt og godsets vægt afrundes hver for sig til hele tons.
  - Anvendes en vogn som stykgodsvogn eller til befording af levende dyr, regnes forsendelsens vægt = 4 tons; for 6 eller flere store dyr: vægt = 6 tons.

### b) Bremsevægt.

Når der på en godsvogn er anført bremsevægt, regnes der med denne.

Om bremsevægt for vogne med automatisk lastveksel henvises til TB 1, punkt 10 a.

Er en godsvogn ikke forsynet med angivelse af bremsevægt, udregnes bremsevægten efter nedenstående skema:

	Vogne uden trykluftbremse (ledningsvogne)	Vogne uden lastveksel	Vogne med lastveksel
Tomme godsvogne	0	Vognenes påmalede taravægt afrundes til hele tons. Bremsevægten er iøvrigt den samme, hvad enten vognen er læsset eller ej.	Med lastvekslen i stillingen »Tom« - vognens påmalede taravægt afrundet til hele tons.
Læssede godsvogne	0		Med lastvekslen i stillingen »Læsset« - vognens påmalede taravægt + 4 tons.



### Q. Bremsbetjening. (SR § 17).

For at finde, hvor stor en del af trykluftbremset togs togvægt der skal være afbremset, søges det til pågældende strækning svarende faldtal. Derefter udfindes i bremsetavlen på side 15 den til faldtallet og togets hastighed svarende bremseprocent, der angiver, hvor mange procent af togvægten der mindst skal være afbremset, altså

$$\text{bremsevægten mindst} = \frac{\text{togvægten} \times \text{bremseprocenten}}{100}$$

Med hensyn til toghastighed og faldtal henvises til tjenestekøreplanen.

Den sidste vogn, der er forsynet med virksom luftbremse eller med betjent skruebremse, benævnes slutbremsen. Efter slutbremsen må højst medføres ikke-bremsede vogne således:

I tog, hvis største tilladte hastighed i timen er	Højeste antal aksler efter slutbremsen	Disse akslers samlede vægt må ikke overstige
indtil 45 km	14	100 tons
50—60 -	8	80 -

Efter slutbremsen må ikke befordres vogne, der medfører rejsende.

Flest mulige af de efter sidste luftbremsede vogn løbende ledningsvogne skal være tilsluttet den gennemgående bremseledning.

Det skal tilstræbes, at de betjente bremses fordeles ligeligt i toget.

Ved beregning af, hvor stor bremsevægten skal være, benyttes efterfølgende bremsetavle for trykluftbremsede tog, der er gældende for tog fremført af damplokomotiver, diesel-lokomotiver eller motorvogne.

### Bremsetavle for trykluftbremsede tog fremført af damplokomotiver, diesel-lokomotiver eller motorvogne.

Faldtal	med største hastighed km/t											
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70
er bremseprocenten												
0	6	6	6	6	6	6	8	10	13	16	19	23
1	6	6	6	6	6	7	9	11	14	17	20	24
2	6	6	6	6	6	8	10	12	15	18	22	26
3	6	6	6	6	7	9	11	13	16	19	23	27
4	6	6	6	6	8	10	12	14	17	20	24	29
5	6	6	6	7	9	11	13	15	18	21	25	30
6	6	6	7	8	10	12	14	16	19	23	26	32
7	6	6	8	9	11	13	15	17	20	24	28	33
8	6	7	9	10	12	13	16	18	21	25	29	35
10	6	8	10	12	13	15	18	20	24	27	31	38
12	10	11	12	14	15	17	20	22	26	30	34	42
14	12	13	14	15	17	19	21	25	28	32	37	45
16	13	15	16	17	19	21	23	28	30	35	40	49

Viser det sig, at den således udfundne nødvendige bremsevægt er større end den, der kan fremskaffes ved opsummering af de afbremsede vognes bremsevægt, må enten

- togets hastighed nedsættes eller
- manglende bremsevægt tilvejebringes ved betjente skruebremser, der, såvel for tom som for læsset vogn, hver regnes at give 4 tons bremsevægt pr. bremset aksel.

De i statsbanernes instruks »Trykluftbremsen (TB1)« givne regler for betjening og pasning i driften finder også anvendelse ved Horsens Privatbaner.

