

1. Almindelige bestemmelser

Alle tog i tjenestekøreplaner er plantog.

Bogstavbetegnelsen foran tognummeret betyder følgende:

EC = Euro City-tog	} personførende tog
IN = Internordisk tog	
IC = Intercity tog	
IR = Interregional tog	
Re = Regional tog	
P = Øvrige personførende tog	

dog er alle P- og Re-tog, som videreføres mellem Kh-Kk-Hgl, over strækningen Kk-Hgl ikke personførende.)

M = Tomt materiel (person-, post- og bagagevogne) eller tomme lokomotiver	} ikke-personførende tog
G = Øvrige ikke-personførende tog (godstog m v)	

Døgnet 24 timer er betegnet ved tallene 0 - 24, regnet fra midnat til midnat. Tiden for midnat betegnes 24.00 som ankomsttid, men 0.00 som afgangstid. Tiderne i døgnet 24 timer er betegnet ved tallene 0 - 24, regnet fra midnat til midnat. Tiden for midnat betegnes 24.00 som ankomsttid, men 0.00 som afgangstid. Tiderne i døgnet 24 timer er betegnet ved tallene 0.01 - 0.59.

I rubrikken »x tog« angiver

- tognummer med normal skrift, at krydsning finder sted alle togets køredage
- tognummer med **fed** skrift, at krydsning ikke finder sted alle togets køredage.

I den under hvert tog optagne rubrik »kører« er: Hv = hverdage, S = søn- og helligdage, Ma = mandage, Ti = tirsdage, On = onsdage, To = torsdage, Fr = fredage, Lø = lørdage og Sø = søndage.

2. Togenes belastning mv

2.1. Lokomotivtype og belastning

Under tognummeret kan f eks stå: MX 220, MY 1200, MZ 600, MR 40. Det viser den lokomotivtype (motorvognstype) og den belastning i tons, hvorefter pågældende togs køreplan er beregnet. Toget kan med den viste lokomotivtype (motorvognstype) fremføres med indtil nævnte belastning. Har toget hele denne belastning, kan indvinding af tid under kørslen ikke påregnes.

Betegnelsen MR angiver togsæt sammensat af MR-MR, MR-MRD hhv MRD-MRD.

Hvis den anførte belastning er mindre end den for pågældende trækraft og strækning tilladte, kan belastningen forøges, dog højst til det i trækketabellerne i punkt 2.6. og 2.7. anførte. Det må da påregnes, at køretiderne også forøges. Belastning ud over det under tognummeret anførte må derfor kun finde sted,

når togledelsen har givet ordre eller tilladelse hertil. Der gives ikke toget ændret plan. Lokomotivføreren kan ikke modsætte sig at tage den således forøgede belastning.

Hvis toget fremføres af anden trækraft end den under tognummeret anførte, kan der for tog fremført af EA, ME, MX, MY og MZ lokomotiv af efterfølgende tabel udledes, hvilken belastning, der svarer til den i tjenestekøreplanen angivne.

Tog betegnet med »IC«, »EC«, »IN«, »IR«, »Re«, »P« eller »M« foran tognummeret

MX	100	120	160	220	300	370	480	600
MY	160	200	280	360	480	600	760	
ME	300	360	480	600	800			
MZ	300	360	480	600	800			
EA	440	500	600	700				

Tog betegnet med »G« foran tognummeret

MX	300	400	450	550	650	800	1000	
MY	500	650	750	900	1000	1200	1400	
ME	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	
MZ	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000	
EA	1000	1500	1700	2000	2000	2000		

Togene kan dog højst belastes med det i trækketabellerne i punkt 2.6 og 2.7 anførte.

For tog fremført af anden trækraft end EA, ME, MX, MY eller MZ lokomotiv fastsætter togledelsen togets belastning.

Betegnelserne HTJ, HFHJ, OHJ, LJ, ØSJS eller VLTJ under tognummeret angiver, at toget fremføres af pågældende banes trækraft.

2.2. Anvendelse af mere end én trækraftenhed (forspandskørsel)

Fremføres et tog af mere end én trækraftenhed, er den samlede trækraft summen af køretøjernes trækraft, når køretøjerne er forbundet med styreledninger, således at de er elektrisk sammenkoblet. 3 eller flere MR-togsæt beregnes dog som 2 MR-togsæt. Er 2 trækraftenheder ikke elektrisk sammenkoblet, er den samlede trækraft 10% mindre end summen af de 2 enheders trækraft.

2.6.3 Traktorer

	Maks-hastighed km/t	gear	D	E	F	G	H	J	K	L	M
251-290 Køl	45	-	-	-	-	-	15	20	25	30	40
	25	-	-	-	35	40	50	55	60	70	100
	15	-	-	40	50	60	70	80	90	100	150
	10	-	60	70	80	90	115	150	175	200	250
	5	-	85	100	120	150	185	215	230	250	250

32. Långå - Vidbøl	MY	1100									
31. Obense - Fuens Bøge	MH og MT	850									
8.7. Høllrup - Larsen	MX+MX	1800									
8.2. Hillerød - Hellerup	MX+MX	1800									
Buddinge - Østerport	MH	300									
7.8. Østerport - Buddinge	MH	300									
Hvidovre Fjern - Larsen	MZ+ME	1800									
Larsen - Hvidovre Fjern	MZ+ME	1800									
Østerport - Larsen	MZ+ME	1800									
Østerport - København G	MX	800									
7. Østerport - København G	MH	450									
MZ		1800									
ME		1800									
MY		950									
4. Roskilde - Køge		1400									
		1400									
Robby Færge - Nykøbing F		1400									
Nykøbing F - Robby Færge		1400									
Næsved - Vordingborg		1400									
Næsved - Rindsted		1400									
2. Rindsted - Næsved		1400									
Korsør - København G		1400									

3.7.2. Udskoling af pansermotor(er)

3.7.2.1. Belastning

Belastningen må fra en udbudsstation ikke være større end anført nedenfor.

Såfremt elektriske overslag er i under kørslen nødvendiggør udskoling, må der køres videre med den foreliggende belastning. Dermed der stanses (planmæssigt eller ekstrakørsbest.) på en bystation, skal belastningen hvis det overhovedet er muligt ned sættes til det i skemaet anførte.

2.7 **Afviselser fra trækketabellerne**2.7.1 **Faste afviselser**

Afviselserne gælder kun de anførte køreretninger.

Strækning	Trækraft litra	må be- lastes med indtil	Anmærkninger
1. Slagelse - Korsør	MH	1000 t	Kun planmæs- sigt gennem- kørende tog.
København G - Korsør	MY	1400 t	
Korsør - København G	MY	1400 t	
2. Ringsted - Næstved	MY	1400 t	
Næstved - Ringsted	MY	1400 t	
Næstved - Vordingborg	MY	1400 t	
Nykøbing F - Rødby Færge	MY	1400 t	
Rødby Færge - Nykøbing F	MY	1400 t	
4. Roskilde - Køge	MY	1400 t	
Køge - Roskilde	MY	950 t	
	ME	1800 t	
	MZ	1800 t	
7. Østerport - København G	MH	450 t	
Østerport - København G	MX	800 t	
Østerport - Lersøen	MZ/ME	1800 t	
Lersøen - Hvidovre Fjern	MZ/ME	1800 t	
Hvidovre Fjern - Lersøen	MZ/ME	1800 t	
7./8. Østerport - Buddinge	MH	300 t	
Buddinge - Østerport	MH	300 t	
8.2. Hillerrød - Hellerup	MX+MX	1600 t	
8.7. Hellerup - Lersøen	MX+MX	1600 t	
21. Odense - Fruens Bøge	MH og MT	650 t	
32. Langå - Viborg	MY	1100 t	

2.7.2 **Udkobling af banemotor(er)**2.7.2.1 **Belastning**

Belastningen må fra en udgangsstation ikke være større end anført nedenfor.

Såfremt elektriske overslag er under kørslen nødvendiggør udkobling, må der køres videre med den foreliggende belastning. Dersom der standses (planmæssigt eller ekstraordinært) på en bystation, skal belastningen hvis det overhovedet er muligt nedsættes til det i skemaet anførte.

Strækning*)	MX	MY,MZ
Vejle-Brande Struer-Thisted Tinglev-Sønderborg	} 400 t	} 600 t
Hellerup-Hillerød Godsforbindelsesbanen Odense-Svendborg Nyborg-Fredericia Fredericia-Århus Struer-Langå Brande-Struer	} 500 t	} 700 t
Øvrige strækninger	700 t	900 t

*) Angivelserne gælder for begge køreretninger.

2.7.2.2 Underretning

Lokomotivføreren foranlediger via strækningsradioen eller gennem første holdestation mdt Gb henholdsvis mdt Ar underrettet om udkoblingen.

Mdt underretter vedkommende dvk og træffer aftale med toglederen om lokomotivets hjemkørsel.

2.8 Afvigelse fra bestemmelserne om togenes størrelse

Strækning (begge køreretninger)	Afvigelse
1. Vigerslev-Ringsted 2. Ringsted-Rødby F 4. Roskilde-Køge-Næstved 7. Østerport-Vigerslev-København G	} Største tilladte belastning: 2500 t
22. Middelfart-Fredericia	Største tilladte belastning: 1600 t
23. Fredericia - Århus 26. Fredericia Padborg	} Største tilladte belastning: 2500 t

3. Bremsbetjening (SR § 62)

3.1 Beregning af bremsevægt og bremseprocent

Bremsevægten for et tog er summen af de enkelte afbremsede køretøjers bremsevægte herunder trækraftens. Lokomotivernes, traktorernes, motorvognenes samt person-, post- og bagagevognenes bremsevægt fremgår af skemaerne i punkt 2.5. Bremsevægten for DSB tjenestevogne er angivet på vognene, og godsvognenes bremsevægt fremgår af det på vognene anbragte bremsevægtskilt.

Eksempel

Et togs bremseprocent = $\frac{\text{bremsevægten} \times 100}{\text{togvægten}}$

Har et ikke-personførende tog Padborg-Fredericia en togvægt på 780 tons og en bremsevægt på 460 tons, bliver

bremseprocenten = $\frac{460 \times 100}{780} = 58$ (der afrundes altid nedad),

og med denne bremseprocent må et P-bremset tog, ifølge bremsetabel 4, køre 80 km/h.

Er den for toget angivne største tilladte hastighed ikke over 80 km/h, er bremsevægten således tilstrækkelig. Er hastigheden derimod større - f.eks. 90 km/h, skal der på blanket S 2 gives lokomotivføreren underretning om nødvendige hastighedsnedsættelser.

3.2 Førøgelse af hastigheden

Den for et tog fastsatte største hastighed kan forhøjes - dog ikke ud over den for vedkommende strækning og lokomotiv (motorvogn) tilladte - når togets sammensætning, bremseforhold m m tillader en større kørehastighed.

Lokomotivføreren skal jf. SR § 68 på blanket S 2 underrettes om, med hvilken største tilladte hastighed toget kan fremføres, således at han i forsinkelsestilfælde kan fremskynde toget.