

Januar 1954



Mia A-cirkulærer (med nummer)

2. Distrikt

I N D H O L D.	Ma nr.
Kodifikation af cirkulærer.....	1
Regler for afløsning m.v. af lokomotivpersonalet...	2
Motortogs fremførelse som g-bremsede tog.....	3
Særlige lægeerklæringer v. raskmelding af lokomotiv-og motorførere.....	4
Slutsignal på privatbaneskinnebusser.....	5
Ledbevogtningsforsømmelser.....	6
Lokomotivernes vandforsyning.....	7
Reparationsbøger på toglokomotiver.....	8
Tilsyn med Isothermos-akselkasser.....	9
Opladning af lokomotivbatterier.....	10
Lokomotivernes litrering.....	11
Reparation af lokomotiverne ved depoterne og i centralværkstedet.....	12

Ma nr. 1.

De i året 1952 udsendte A-cirkulærer med nummer, som har gyldighed ved udgangen af 1953 er optrykt i nærværende kodifikation.

Øvrige A-cirkulærer med nummer som er udsendt i 1952 ophæves herefter.

Samtidig ophæves samtlige A-cirkulærer uden nummer, som er udsendt i 1952.

Ma nr. 2.

Regler for afløsning m.v. af lokomotivpersonalet.

Al afløsningstjeneste for lokomotivpersonale må i første række udføres af det personale, der går i reserve, og som almindelig regel gælder, at lokomotivførere i linieture afløses af lokomotivførere, og at lokomotivførere i rangerture under sygdom og orlov afløses af lokomotivfyrbødere, altså også i tilfælde af, at afløsningen er forbunden med udstationering.

Der er dog intet til hinder for, at afløsningen sker ved en lokomotivfører, hvis en sådan haves ledig i det pågældende tidsrum.

Hvis det drejer sig om afløsning for en lokomotivfører til linietjeneste, og der kun haves lokomotivfyrbødere i reserve, må der til omhandlede afløsningstjeneste snarest udløses en lokomotivfører i rangerturen ved at anbringe en lokomotivfyrbøder fra reserven i rangerturen.

Ved udstationeringer, hvor der udsendes en lokomotivfører til afløsning for en lokomotivfører, overtager den udstationerede lokomotivfører den lokomotivførers tjeneste, for hvem afløsningen er udsendt. Ved udstationeringer, hvor der udsendes en lokomotivfyrbøder til afløsning for en lokomotivfører, skal den udstationerede lokomotivfyrbøder, efter at tjenesten på udstationeringsdepotet er tilrettelagt ved oprykning af rangerførere til linietur og af stedlig køredygtig lokomotivfyrbøder til rangertur, indgå i stedet for den således oprykkede stedlige lokomotivfyrbøder.

Ved udstationeringer, hvor der udsendes en lokomotivfyrbøder til afløsning for en lokomotivfyrbøder, overtager den udstationerede lokomotivfyrbøder såvidt muligt den lokomotivfyrbøders tjeneste, for hvem afløsningen er udsendt.

Hvis der ud over enkelte dage skal afløses i rangertur, og der i reserven kun haves yngre lokomotivfyrbødere, må der til omhandlede afløsningstjeneste udløses en ældre lokomotivfyrbøder fra linietjenesten.

Hvis det undtagelsesvis bliver nødvendigt at anvende en lokomotivfyrbøder som lokomotivfører til togtjeneste, herunder dog ikke medregnet tog, der fremføres af rangermaskiner, må der kun i nødstilfælde medgives ham en remisearbejder som lokomotivfyrbøder.

Remisearbejdere kan benyttes til lokomotivfyrbødertjeneste når ekstraordinære forhold gør det nødvendigt. Remisearbejdere må dog ikke gøre tjeneste på loko litra E, H, P, PR, R eller T eller i tog, der på opslagskøreplanen er betegne som il- eller eksprestog.

Ma nr. 3. (Togtj. nr. 3.)

Motortogs fremførelse som g-bremse tog.

Der forekommer jævnligt tilfælde, i hvilke det af hensyn til gods-
vognsbefordringen er ønskeligt at medgive et motortog så mange gods-
vogne, at mindre end halvdelen af togvægten derved kommer til at hid-
røre fra person-, post- og rejsegodsvogne (motorvognen inklusive).
Et sådant tog skal i henhold til SR § 17, afsnit A, pkt. 3, sidste
stykke (side 36c-IV) normalt være g-bremset.

Da motorvogne - bortset fra MK-FK - imidlertid ikke er forsynet med
g-bremse, har Generaldirektoratet for så vidt angår den fremførende
motorvogn meddelt midlertidig dispensation, således at der i de
nævnte tilfælde kan ses bort fra bestemmelserne i SR § 17, afsnit
A, pkt. 2c (side 36b-IV) om, at der i g-bremse tog ikke må med-
føres vogne, der bremses ved p-bremse.

Ma nr. 4.

Særlige lægeerklæringer ved raskmelding af lokomotiv- og motorførere.

Lokomotiv- og motorførere, der har været sygemeldt på grund af hjer-
te- eller hjernelidelse epilepsi, svimmelhed, besvimelsesanfald, suk-
kersyge, når denne behandles med insulin, sindssyge, sovesyge, syfi-
lis eller andre sygdomme, der kan have medført konstant organisk for-
styrrelse i centralnervesystemet, må ikke tages til tjeneste igen,
før der foreligger udtalelse fra lægen om, at genoptagelsen af tje-
nesten efter lægens bedste skøn må antages at kunne ske uden fare
for driftssikkerheden.

Jernbanelægerne samt Statsbanernes speciallæger er anmodet om i så-
danne tilfælde at afgive den ønskede udtalelse samtidig med udleve-
ringen af raskmeldingen. Er udtalelsen ikke tilfredsstillende, eller
modtages den ikke senest med raskmeldingens indlevering, må depotet
ikke lade den pågældende lokomotivfører eller motorfører genoptage
tjenesten, men skal omgående underrette distriktet, der da foranle-
diger udtalelsen indhentet.

Lokomotiv- og motorpersonale, der ikke er medlem af Statsbaneperso-
nalets sygekasse må i tilfælde som nævnte selv fremskaffe omhandle-
de udtalelse fra den behandlende læge og aflevere den til depotet
sammen med raskmeldingen.

Slutsignal på privatbaneskinnebusser.

Der er truffet følgende ordning med privatbanerne:

1. Skinnebusser, der planmæssigt befarer statsbanestrækninger, skal føre Statsbanernes almindelige slutsignal, signal nr. 69, når de kommer ind på disse strækninger.
2. Skinnebusser, der lejlighedsvis - tillyst som særtog - befarer statsbanestrækninger, må føre det af privatbanernes skinnebusser anvendte slutsignal med en ^{rund} rød skive eller et rødt lys om dagen og et rødt lys som natsignal.
3. Skinnebusser, der kører ind på og ud fra en statsbanestation (tilslutningsstation), må ligeledes føre sidstnævnte slutsignal, uanset bestemmelserne i tilslutningsoverenskomsterne om, at al kørsel med privatbanetog på Statsbanernes område skal ske efter Statsbanernes bestemmelser.

Ledbevogtningsforsømmelser.

Med den udvikling af landevejstrafikken, der er sket i de senere år, er betydningen af nøjagtig pasning af bomme og led ved Statsbanernes overkørsler steget ganske væsentlig.

Under hensyn hertil fastsættes følgende for så vidt angår bevogtede overkørsler:

Ordre fra baneformanden til afløsere på ledvogterposter om afløsningstjeneste skal gives skriftligt.

Såfremt lokomotivpersonalet bemærker åbentstående bomme (led) under togets passage, skal melding derom afgives til den første togfølgestation. Meldingen skal indeholde oplysning om overkørselens nummer eller dens beliggenhed. Gennemkørende tog skal standse for at afgive meldingen.

Meldingen bortfalder dog i de tilfælde, i hvilke lokomotivpersonalet har modtaget skriftlig underretning om,

at ledbevogtningspersonalet ved den pågældende overkørsel ikke er underrettet om togets afsendelse indtil 30 minutter før planen jfr. SR § 33, pkt 5,6. stykke.

at ledbevogtningspersonalet ikke er underrettet om særtogets løb jfr. SR § 34, pkt. 10 c (35 pkt. 18 c), eller

at ledbevogtningspersonalet ikke er til stede ved overkørslen, jfr. nedenfor.

Modtager en togfølgestation melding fra lokomotivpersonalet om åbentstående bomme (led) ved bevogtede overkørsler, og kan det ikke ved telefonopringning konstateres, at ledbevogtningspersonalet er til stede, skal stationen omgående rette henvendelse til baneformanden eller dennes stedfortræder og sikre sig, at der straks bliver truffet foranstaltninger til bevogtning af overkørslen.

Endvidere skal den på den anden side af overkørslen liggende togfølgestation underrettes om forholdet.

Indtil der haves vished for, at bevogtningen af overkørslen er genoptaget, må der ikke inklades tog på det pågældende banestykke, før tog- og lokomotivføreren er underrettet af den forenliggende togfølgestation om, at ledbevogtningspersonalet ikke er til stede ved overkørslen.

Toget skal da fremføres efter de i SR § 34, pkt. 10 c 2. stk. (33, pkt. 8 c, 2. stk.) anførte bestemmelser. Underretningen til togføreren bortfalder dog i de tilfælde, i hvilke underretningen overrækkes under togets forbikørsel.

Uanset foranstående skal bemærkning om åbentstående led (bomme), såvel ved private som ved offentlige overkørsler, som hidtil anføres på lokomotivførerrapporten.

Lokomotivernes vandforsyning.

Da det er af stor betydning, at der vandforsynes på de steder, hvor der er velegnet og billigt vand, anmodes lokomotivpersonalet om fortrinsvis at tage vand på efternævnte stationer: Ap, Vj, Lk, Te, Pa, Sd, Ar, Ab, Lg, Sk, Vem, Sj, Va.

For at formindske vandforbruget i Nyborg og Fredericia, hvor rensningsanlæggenes kapacitet er for ringe, således at der i et vist omfang må udleveres urenset vand, iværksættes derhos følgende foranstaltninger:

Strækningen Nyborg-Fredericia:

Alle toglokomotiver, der har holdetid, og som benytter spor 2, 3 eller 4 i Odense med undtagelse af de internationale tog, skal fylde tenderen helt op med vand i Odense.

For vestgående tog i spor 2 og 3 gælder, at toget som hidtil ubetinget skal bringes til standsning foran stopmærker. Vandtagning - før eller efter rangering - må først påbegyndes, når mundtlig kontakt med rangerlederen er opnået.

Alle damptog, der kører mod Fredericia - med undtagelse af de gennemkørende hurtigtog - fylder tenderen helt op med vand i Aarup.

Ved udkørsel fra remise i Fredericia og Nyborg bedes vandbeholdningen i tenderen kun suppleret, såfremt der ikke er vand nok til kørslen til det første planmæssige vandforsyningssted.

Strækningerne Padborg-Fredericia, Esbjerg-Fredericia, Aarhus-Fredericia og Brande-Fredericia:

Alle toglokomotiver - med undtagelse af de gennemkørende hurtigtogs - skal fylde tenderen helt op med vand i Vejle og Lunderskov.

Ved udkørsel fra remise i Fredericia bedes vandbeholdningen i tenderen kun suppleret, såfremt der ikke er vand nok til kørslen til det første planmæssige vandforsyningssted.

For strækningen Sd-Sj's vedkommende gælder, at der bør tages så meget vand som muligt i Skanderborg.

Reparationsbøger på lokomotiver.

På alle toglokomotiver, der betjenes af personale fra flere maskindepoter, er der anbragt en noterbog i rummet, hvor rekvisitionsbøgerne opbevares.

Det pålægges lokomotivførerne i denne bog at indføre de fejl og mangler, som har vist sig ved benyttelsen af lokomotivet. Ved notaterne anføres dato, tog nr. og lokomotivførerens underskrift.

Den lokomotivfører, der hensætter lokomotivet på dets hjemstedsdepot, efterser, om der findes bemærkninger i noterbogen, og i bekræftende fald indfører han dem i depotets reparationsbog sammen med de fejl og mangler, han selv måtte have bemærket.

Efter indførelsen overstræges notaterne i noterbogen, og denne forsynes med lokomotivførerens underskrift, hvorefter den anbringes på plads på lokomotivet.

Såfremt noterbogen mangler, anmodes lokomotivførerne om at rekvirere en ny, ved det første maskindepot, hvor lokomotivet sættes i hus.

Tilsyn med Isothermos(Athermos)-akselkasser.

Tilsynet med Isothermos(Athermos)-akselkasser på vogne i drift påhviler vognopsynet.

Såfremt de pågældende vogne løber kolde, og der ikke viser sig nogen udtræden af olie ved dækslerne, påfyldningsskruerne eller indvendig på akslerne ved støvpakningerne, er aksekasserne i orden, og de må ikke åbnes i driften eller påfyldes olie uanset tidspunktet for vognenes sidste revisionsdato.

I nedennævnte tilfælde efterses og eventuelt efterfyldes olie i aksekasserne, nemlig:

Såfremt de pågældende vogne løber kolde, og der er trængt olie ud

1. gennem påfyldningshullet, aftages påfyldningsskruen, og der påfyldes eventuelt olie, hvorefter skruen genindsættes og tilspændes godt.
2. gennem dækselpakningen, må dækslet efterspændes, og der efterfyldes evt. olie gennem påfyldningsstudsens, efter at skruen er udtaget.
3. indvendig på akslen gennem støvpakningen, hvilket tyder på, at der er for megen olie i aksekassen, aftages påfyldningsskruen, hvorved evt. overflødig olie vil løbe ud.
Hvis der trænger olie ud ved støvpakningen, kan dette dog også skyldes, at der er trængt vand ind i aksekassen. Såfremt dette er tilfældet, skal olien straks udskiftes.

Såfremt en akse varmer, eller vognen har været afsporet, må vognmesteren straks tilkaldes.

Denne aftager såvel dækslet som påfyldningsskruer i førstnævnte tilfælde på den pågældende aksekasse, i sidstnævnte tilfælde på alle vognens aksekasser. Inden vognen atter sættes i drift, må aksekasserne, aksehalsene og olieslyngerne efterses, og der påfyldes evt. olie gennem påfyldningsstudserne (ikke gennem dækselåbningen), og aksekasserne lukkes atter omhyggeligt til.

I alle tilfælde, hvor udtrædning eller spild af olie har fundet sted, må aksekasserne (evt. Akslen) aftørres godt for olie, således at senere eventuelle utætheder kan efterspores.

Opladning af lokomotivbatterier.

Da lokomotivbatterierne lider under, at stikkontakterne ikke smøres tilstrækkeligt, indskærpes det herved at stikkerne skal være godt smurte, når batteriet forbindes til installationen.

Ved adskillelse af ledningerne skal anvendes et "syvtal", som holdes op under stikkeren, hvorefter man med en hammer slår stikkeren op. De nødvendige "syvtal" kan rekvireres i centralværkstedet.

Ladetavlerne er fornyet med indikatorlampe og ladeamperemeter. Når indikatorlampen lyser, er det tegn på, at ladningen er afsluttet. Under visse forhold, for eksempel når indikatorlampen brænder over, eller der sker brud i en batteriforbindelse, vil lampen stadig være slukket, uden at der foregår ladning, det er derfor kun amperemeteret, der giver en sikker anvisning af, om ladeanlægget er i orden.

Lokomotivernes litrering.

For at undgå misforståelser skal de forskellige lokomotiver i skrivelser, på rekvisitioner og på tegninger betegnes således:

D 869-871 og 873-900 (ikke ombyggede D med lille kedel)..	litra D II
D 852-864 (ikke ombyggede D med stor kedel).....	- D III
D 801-851, 865-868 og 872 (ombyggede D).....	- D IV
E 964-974 (de i Sverrig byggede E, som alle kører i Dc2)...	- E I
E 975-999 (de hos A/S Frichs byggede E).....	- E II
F 423-427, 436-500 og 651-700 (F med fladglider).....	- F II
F 428-435 (F med stempelglider og "høj" kedel).....	- F III
G 160-169 (lette G-maskiner med vacuumejektor ovenpå kedlen).....	- G II
G 603-650 (tunge G-maskiner med dobbeltejektor).....	- G III
H 789-800 (ældre H-maskiner med kun 1 dom).....	- H I
H 783-788 (nye H-maskiner med 2 dom'er).....	- H II
Hs 363-377 (Hs-maskiner med 9 atmosfærers kedeltryk).....	- Hs I
Hs 378-422 (Hs-maskiner med 10 atmosfærers kedeltryk)....	- Hs II
K med fladglider (driftsmateriel I, side 6 II).....	- K I
K med stempelglider (driftsmateriel I, side 7 I).....	- K II
P 901-919 (P-maskiner med "små" cylindre).....	- P I
P 920-933 (P-maskiner med "store" cylindre).....	- P II
PR-maskiner med "små" cylindre.....	- PR I
PR-maskiner med "store" cylindre.....	- PR II
Q 337-341.....	- Q I
Q 342-351.....	- Q II
R 934-953 (2-cylindrede R-maskiner).....	- R I
R 954-963 (3-cylindrede R-maskiner).....	- R II

Reparation af lokomotiverne ved depoterne og i centralværkstedet.
Under henvisning til det i ordre P, side 65, angående støttebolte og kedelrør anførte skal man herved anmode depotet om - altid når reparationer eller udvekslinger af kedelrør og støttebolte foretages ved depotet - at indføre reparationen på de nu med reparationsberetningerne fra centralværkstedet følgende rør- og støtteboltsdiagrammer.

Indførelsen på diagrammet foregår på den måde, at det(de) pågældende rør eller støttebolte på diagrammet betegnes med et tal (for eksempel 1), hvorhos der i diagrammets bemærkningsrubrik anføres tallet og den udførte reparation (for eksempel 1-lo rør valset, idet samtlige rør, der ved den pågældende lejlighed er valsede, mærkes med samme tal). Endvidere skal i bemærkningsrubrikken anføres datoen for den pågældende reparation.

Et rørdiagram skal følge med maskinens papirer, når maskinen omstationeres fra et depot til et andet, og når reparationsforslag for maskinen indsendes til maskiningeniøren, skal papirerne og rørdiagrammet sendes med reparationsforslaget.

I de tilfælde, hvor et lokomotiv midlertidigt omstationeres fra for eksempel et mindre til et større depot for at få udvekslet kedelrør eller støttebolte, skal rørdiagrammet tillige med maskinens andre papirer sendes til det depot, der skal foretage reparationen, for at det kan blive rigtigt udfyldt.