

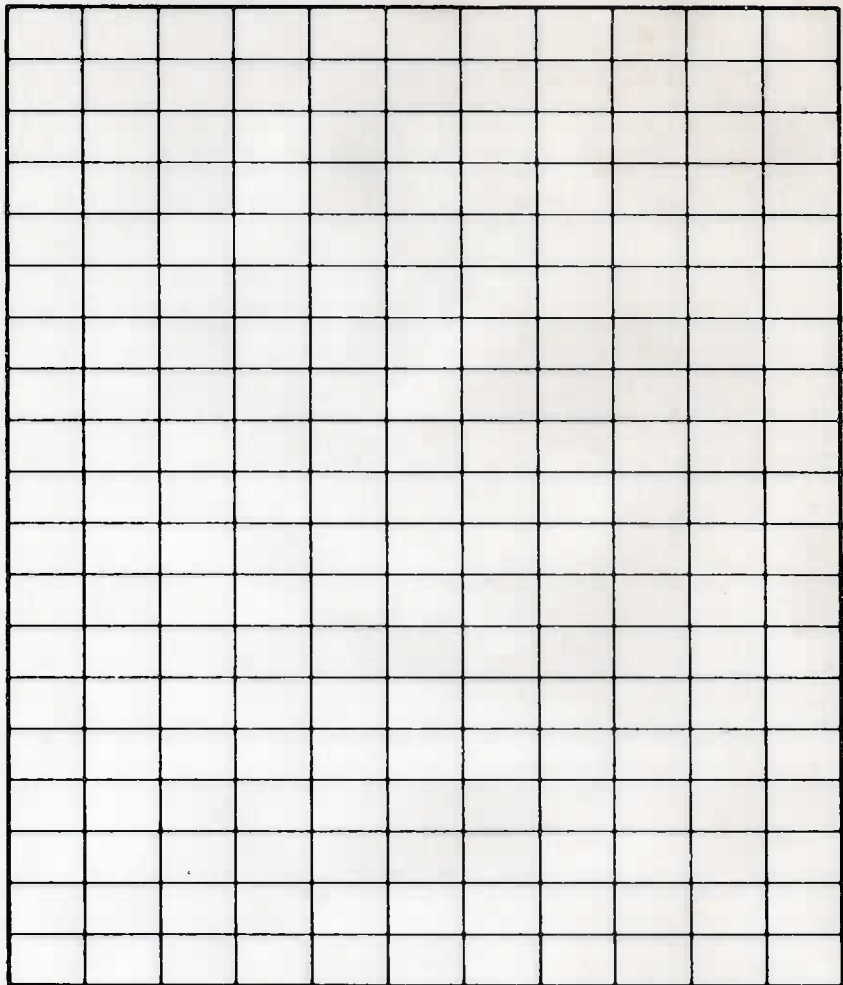
P

DSB

DSB
Ordresamlingen

Serie P

Bestemmelser for maskintjenesten



Indholdsfortegnelse

1.	Maskintjenesten (mtj)	1
1.1	Opbygning	1
1.2	Stabsfunktioner	1
1.2.1	Driftsplanlægningssektionen (drp)	1
1.2.2	Driftstekniksektionen (drt).....	1
1.2.3	Maskintjenestens sekretariat (mts).....	2
1.3	Decentrale liniefunktioner	2
1.3.1	Maskinområder (mo).....	2
1.3.2	Maskinområdets opgaver	2
2.	Stillingsbeskrivelser	3
2.1	Lokomotivinstruktør (lki)	3
2.1.1	Myndighedsforhold	3
2.1.2	Arbejdsopgaver	3
2.1.3.	Ansvar og beføjelser	3
2.2	Lokomotivmester (lkm)	3
2.2.1	Myndighedsforhold	3
2.2.2	Arbejdsopgaver	3
2.2.3	Ansvar	5
2.2.4.	Tjenestetid	5
2.3	Depotpersonale	6
2.3.1	Definition.....	6
2.3.2	Myndighedsforhold	6
2.3.3	Arbejdsopgaver	6
2.3.4	Ansvar	6
2.3.5	Tjenestetid	6
2.4	Lokomotivpersonale	6
2.4.1	Lokomotivfører (lkf).....	6
2.4.2	Myndighedsforhold	7
2.4.3	Arbejdsopgaver	7
2.4.4	Ansvar	7
2.4.5	Tjenestetid	7
2.4.6	Regler for anbringelse i tur af lokomotivpersonalet	8
2.4.7	Lokomotivførerrapport.....	9
2.4.8	Anvisning og påbud.....	10
2.4.9	Behandling af udleverede rekvisitter og lignende	10
2.5	Vognmester (vm)	11
2.5.1	Myndighedsforhold	11
2.5.2	Arbejdsopgaver	11
2.5.3	Ansvar	12
2.5.4	Tjenestetid	12
2.6	Vognopsynspersonale	13
2.6.1	Definition.....	13
2.6.2	Myndighedsforhold	13
2.6.3	Arbejdsopgaver	13
2.6.4	Ansvar	14
2.6.5	Tjenestetid	14

3.	Maskindepot (mdt)	15
3.1	Areal område	15
3.2	Ledelse	15
3.3	Opgaver	15
4.	Trækraftens betjening	16
4.1	Tiltrædelses- og henstillingstjeneste	16
4.1.1	Tiltrædelsestjeneste	16
4.1.2	Henstillingstjeneste	16
4.1.3	Tiden for tiltrædelses- og henstillingstjeneste	16
4.1.4	Tillæg til tider for tiltrædelses- og henstillingstjeneste	17
4.1.5	Spadseretider	17
4.1.6	Personaleskift	18
4.2	Betjeningspersonale	18
4.3	Bevægelser med trækraft	18
4.4	Lokomotivførers placering i toget	19
4.5	Dødmandsanordning	19
4.6	Brug af fløjten (tyfonen)	21
4.7	Ildslukkere og deres betjening	21
4.8	Bremsens betjening	21
4.9	Ophold i trækraftens førerrum under kørsel	21
4.9.1	Generelt	21
4.9.2	Udstedelse af skriftlig tilladelse	22
4.10	Trækraftens betjening af andre end lokomotivpersonalet	22
4.11	Udkig fra trækraften	22
4.12	Bestemmelser vedrørende manuelt betjent overkørsler	23
4.13	Togfremførelse	23
4.13.1	Togenes belastning	23
4.13.2	Anvendelse af frontlanterner	23
4.13.3	Sanding	24
4.13.4	Hastighed under indkørsel	24
4.13.5	Beskadigelser eller mangler ved banen	24
4.13.6	Uheld under kørslen	24
4.13.7	Slæbende bremseser	25
4.14	Sneforhold	25
4.14.1	Afgivelse af melding	25
4.14.2	Meldingens indhold	25
4.14.3	Kørsel med motorvogn og lyntog	26
4.14.4	Standning foran signaler	26
4.14.5	Rydning med sneplov m v	26
4.14.6	Særlige foranstaltninger for kørsel ved snelæg	26
4.15	Rangertjeneste	26
4.16	Reservetjeneste	26

5.	Vognopsyn (vops)	27
5.1	Vognmesterstrækninger	27
5.1.1	Maskinområde København	27
5.1.2	Maskinområde Fredericia	28
5.1.3	Maskinområde Århus	28
5.2	Ledelse	29
5.3	Opgaver	29
6.	Vognmateriel	30
6.1	Forsøg på vognmateriellet	30
6.2	Forskrifter vedrørende det rullende materiel	30
6.2.1	Smøreskemaer	30
6.2.2	Internationale varmekoblinger	31
6.2.3	Varmeapparater	31
6.2.4	Togbelysning	31
6.2.5	Rapportering af beskadigelser og mangler	31
6.2.6	Person-, post- og rejsegodsvogne	32
6.2.7	Godsvogne	32
7.	Fællesopgaver for maskindepoter og vognopsyn	33
7.1	Eftersyn og afprøvning af kæder	33
7.2	Eftersyn og prøvning af ståltøve	34
7.3	Trykluftbeholdere og hydroforer	34
	Bilag 1	35
	Bilag 2	37

1. **Maskintjenesten (mtj)**1.1 **Opbygning**

Maskintjenesten er opbygget af 3 centrale stabsfunktioner og 3 decentrale liniefunktioner (se bilag 1).

1.2 **Stabsfunktioner**1.2.1 **Driftsplanlægningssektionen (drp)**

Denne sektion forestår bl a planlægning og styring af trækraftens benyttelse på kort og længere sigt:

- planlægning af lokopersonalets anvendelse for den efterfølgende køreplansperiode samt medvirken ved udarbejdelse af prognoser for lokopersonalet
- kørselsfordeling for lokopersonale og trækraft
- overvågning af lokopersonalets anvendelse gennem udarbejdelse af månedsoversigter
- redigering af ordre P

1.2.2 **Driftstekniksektionen (drt)**

Denne sektion har bl a følgende opgaver

- udarbejdelse af løbende statistik over fejl og mangler (herunder betjeningsfejl) ved det rullende materiel, som har forårsaget gene i driften (nedbrud, forsinkelse etc)
- analysere det statistiske materiale og påpege behov for forbedring af eksisterende standards (materielmæssigt, betjeningsmæssigt eller vedligeholdelsesmæssigt)
- forestå udarbejdelse, udgivelse og revision af betjeningsvejledninger for rullende materiel
- forestå udarbejdelse og udsendelse af forskrifter og informationsmateriale til lokopersonalet
- overvågning af personvognsmateriellets standard (teknisk og komfortmæssigt) ved hyppig inspektion af materiellet under kørslen

1.2.3 **Maskintjenestens sekretariat (mts)**

Sekretariatet har bl a følgende opgaver:

- behandling af personalesager, herunder udarbejdelse af prognoser i samarbejde med ptj m fl
- behandling af reglements- og sikkerhedsspørgsmål samt uhelds- og disciplinærsager vedr lokopersonalet
- sekretariatsopgaver for overingeniøren
- ekspedition m v

1.3 **Decentrale liniefunktioner**1.3.1 **Maskinområder (mo)**

Maskintjenestens liniefunktioner varetages af i alt 3 maskinområder.

Maskinområde København (mo Kh), der omfatter maskindepoter, vognopsyn og strækninger øst for Storebælt samt vognbelysningen København.

Maskinområde Århus (mo Ar), der omfatter maskindepoter, vognopsyn og strækninger i Jylland nord for Horsens (inkl), Brande (ekskl) og Skjern (inkl).

Maskinområde Fredericia (mo Fa), der omfatter maskindepoter, vognopsyn og strækninger på Fyn og i Jylland syd for Horsens (ekskl), Brande (inkl) og Skjern (ekskl).

1.3.2 **Maskinområdets opgaver**

Maskinområdet har bl a følgende opgaver:

- ledelse af og tilsyn med maskindepoter og vognopsyn
- tilsyn med lokomotivpersonalet
- føre kontrol med uregelmæssigheder af sikkerhedsmæssig, teknisk og trafikalt art, som kan vedrøre materiel og /eller personale
- deltage i undersøgelser efter uheld og lede hjælpevognsarbejdet
- forestå den praktiske uddannelse af lokomotivpersonale samt uddanne stationspersonale i betjening af traktorer og MH-lokomotiver
- forestå administrative opgaver vedr det i området stationerede personale herunder gennemgang af lokomotivførerrapporter og revision af forskellige ydelser til personalet samt anvisning af time- og dagpenge.

2. **Stillingsbeskrivelser**2.1 **Lokomotivinstruktør (lki)**2.1.1 **Myndighedsforhold**

Lokomotivinstruktørens nærmeste foresatte er lederen af maskinområdet.

2.1.2 **Arbejdsopgaver**

Lokomotivinstruktøren skal ved hyppige inspektioner spredt over døgnet og ugen vejlede og føre tilsyn med, at de for togfremførsel og rangering gældende reglementer og betjeningsforskrifter forstås og overholdes.

Endvidere medvirker lokomotivinstruktøren ved den praktiske uddannelse af lokomotivpersonalet i forståelse af sikkerhedsbestemmelser, betjening af trækraftmateriel m v, ligesom han deltager i uddannelse af stationspersonale i betjening af traktorer m v.

2.1.3 **Ansvar og beføjelser**

Når lokomotivinstruktøren betjener trækraften, eller når personale under uddannelse hos lokomotivinstruktøren betjener køretøjet, har lokomotivinstruktøren alene ansvaret for, at reglementer og sikkerhedsforskrifter overholdes.

Betjenes køretøjet af en uddannet og strækningskendt lokomotivfører, er denne selv ansvarlig, men lokomotivinstruktøren skal gribe ind, hvis han bemærker uregelmæssigheder.

2.2 **Lokomotivmester (lkm)**2.2.1 **Myndighedsforhold**

Lokomotivmesterens nærmeste foresatte er lederen af det pågældende maskinområde.

Lokomotivmesteren er foresat for det ved maskindepotet tjenstgørende personale.

Hvor der ved samme maskindepot er stationeret flere lokomotivmestere uddeles opgaverne mellem dem efter aftale med lederen af maskinområdet.

2.2.2 **Arbejdsopgaver**

Lokomotivmesterens arbejdsopgaver omfatter

- tilsyn med og arbejdsfordeling for maskindepotets personale
- uddannelse af ansatte på prøve
- tilsyn med vedligeholdelse af trækraft, hjælpevogne m v
- tilsyn med bygninger, anlæg m v

Hvor der ikke er stationeret vognmester, er det ligeledes pålagt lokomotivmesteren at lede, fordele og tilse vognopsynspersonalets arbejde.

Det arbejde, der udføres af maskindepotets tjenestegørende personale ledes, fordeles og tilses af lokomotivmesteren i fornødent omfang, og det tilstræbes, at hver mand kommer til at udføre det arbejde, hvortil han er bedst egnet.

De udsendte instruktioner og meddelelser angående tjenesten videregives snarest efter modtagelse til personalet efter de givne retningslinier.

Lokomotivmesteren skal i særlig grad sørge for god uddannelse af personale, der er ansat på prøve. Han skal lære dette personale således at kende, at han kan afgive fyldestgørende bedømmelse.

Opmærksomheden må især være henvendt på:

- overholdelse af mødetid
- flid og interesse for arbejdet
- arbejdsevne for det tildelte arbejde
- sikkerhed i arbejdets udførelse
- ordenssans og
- forhold overfor medansatte

Lokomotivmesteren kan i fornødent omfang retlede det ved maskindepotet stationerede personale ved mindre forseelser, men alvorlige tjenesteforsømmelser, spiritusmisbrug eller andre gravevende forseelser skal indberettes snarest muligt til maskinområdet.

Lokomotivmesteren kan efter aftale med maskinområdet antage og afskedige timelønnede jernbanearbejdere i det omfang, tjenesten til enhver tid kræver det.

Lokomotivmesteren fører tilsyn med, at den trækraft, der anvendes, er i forskriftsmæssig stand. Ved indsendelse af trækraft til værkstederne må lokomotivmesteren sørge for, at værkstedssedlerne er udfyldt tydeligt, og at alle nødvendige oplysninger for reparationsarbejdets udførelse er påført.

Forandringer ved materiellet må ikke foretages uden ordre eller tilladelse fra maskinafdelingen.

Hvor der er stationeret hjælpevogne, -kraner eller -biler, har den stedlige hjælpevognsleder tilsynet med dette materiel efter de i hjælpevognsinstrukts givne regler.

Lokomotivmesteren fører tilsyn med alle de til maskindepotet hørende bygninger, anlæg, oplag af materialer, inventar m v og må sørge for

- at der opretholdes orden på det område, der er underlagt depotet, herunder i remise og opholdsværelser m v
- at værelserne rengøres og udluftes dagligt, og der 2 gange om året foretages hovedrengøring
- pladsen omkring maskindepotet holdes ren og ryddelig
- at inventaret såvel i værelserne som i maskindepotet behandles på forsvarlig måde
- at forandringer ved de på maskindepotet værende anlæg m v ikke foretages uden maskinområdets tilladelse
- at der foretages periodisk aflæsning af målere for gas, vand og elektricitet. Forbruget for hver måler noteres i en bog med fornøden oversigt, for så vidt de pågældende installationer sorterer under maskindepotet
- at tekniske anlæg og hjælpemidler såsom drejeskiver m v på maskindepotets område smøres, efterses og holdes i driftsikker stand.

Ethvert uheld ved maskindepotet, der kan få indflydelse på trafikken, meldes straks til maskinområdet eller den vagthavende ingeniør.

Alvorlige uheld udenfor maskindepotets område samt større togforsinkelser på grund af materiellets utjenstedygtighed meldes på samme måde.

2.2.3 **Ansvar**

Lokomotivmesteren har ansvaret for, at de arbejdsopgaver, der er pålagt ham, udføres på økonomisk forsvarlig måde, og således at trafikken afvikling ikke unødigt sinkes.

Lokomotivmesteren i den centrale tjenestefordeling sørger for

- at det i maskinområdet stationerede lokomotivpersonale anvendes hensigtsmæssigt
- at opstillede uddannelsesplaner overholdes.

2.2.4 **Tjenestetid**

Lokomotivmesterens tjenestetid fastlægges af maskinområdet.

Endvidere må lokomotivmesteren være til stede, når arbejdet kræver det, ligesom han lejlighedsvis, udenfor sin ordinære tjenestetid, må sikre sig, at arbejdet på maskindepotet udføres tilfredsstillende.

2.3 Depotpersonale

2.3.1 Definition

Depotpersonale omfatter det personale, der er beskæftiget ved et maskindepot d v s

- remiseformand (rmfm)
- depotformand (dtfm)
- depotbetjent (dtbtj)
- håndværker (hvk)
- jernbanearbejder (jba)

2.3.2 Myndighedsforhold

Lokomotivmesteren er foresat for al depotpersonale. Remiseformanden er nærmeste foresat for depotformænd, depotbetjente og jernbanearbejdere.

2.3.3 Arbejdsopgaver

Depotpersonalets arbejdsopgaver er bl a efter gældende regler og forskrifter at vedligeholde, renholde og forsyne de trækraftenheder, der er stationeret ved maskindepotet samt i et nærmere beskrevet omfang andre trækraftenheder, der har ophold ved maskindepotet eller ved stationen.

2.3.4 Ansvar

Depotpersonalet er ansvarlig for, at de arbejdsopgaver, der er dem pålagt, udføres omhyggeligt og i overensstemmelse med de gældende instrukser.

2.3.5 Tjenestetid

Tjenesten skal udføres i henhold til de gældende tjenestefordelinger og i øvrigt efter ordre fra lokomotivmesteren eller remiseformanden.

I rundture må tjenesten ikke forlades, dersom afløseren ikke er mødt, eller der er givet meddelelse herom til lokomotivmesteren eller remiseformanden.

Bytning af tjenester må kun finde sted efter tilladelse fra lokomotivmesteren eller remiseformanden.

2.4 Lokomotivpersonale

2.4.1 Lokomotivfører (lkf)

Hvor der i efterfølgende intet særligt er anført, omfatter betegnelsen lokomotivfører (lkf) også elektrofører, lokomotivassistenter og lokomotivassistenter på prøve.

2.4.2 Myndighedsforhold

Lokomotivførerens nærmeste foresatte er lederen af maskinområdet eller dennes stedfortrædere (ingeniører eller lokomotivinstruktører).

Lokomotivføreren skal dog efterkomme ordre og henstillinger fra

- den stedlige lokomotivmester/depotforstander
- vagthavende lokomotivmester
- lokomotivmesteren ved tjenestefordelingen
- samt station/FC vedrørende lokomotivets bevægelser under rangering og togfremførsel.

2.4.3 Arbejdsopgaver

Lokomotivførerens arbejdsopgaver skal udføres i henhold til de gældende kørselsfordelinger og i øvrigt efter ordre fra tjenestefordelingen.

2.4.4 Ansvar

Lokomotivføreren er i enhver henseende ansvarlig for det ham betroede køretøj og alt tilbehør.

Når overordnet personale under kørslen på trækraften betjener dette, gælder reglerne under pkt 4.10.

Den lokomotivfører, der betjener toget fra forreste førerplads, er togets lokomotivfører og har det sikkerhedsmæssige ansvar.

Lokomotivføreren skal, før han forlader maskindepotet for at udføre tjeneste på trækraft, efterse, om der ved cirkulærer m v er givet ordrer eller meddelelser om forhold, der ikke er optaget i »La«, og som kan have indflydelse på kørslen eller på anden måde kan være af betydning for hans tjeneste, og han skal, når sådanne ordrer eller meddelelser forefindes, gøre sig nøje bekendt med disse samt indrette sig derefter.

2.4.5 Tjenestetid

Lokomotivpersonalets tjenestetid fremgår af de gældende kørselsfordelinger. For reservepersonalet fastlægges tjenesten af tjenestefordelingen.

Straks efter at være mødt på hjemstedsdepotet skal lokomotivføreren indføre navn og mødetid m v i den ved maskindepotet anbragte bog.

Udebliver afløsning på en station må trækraften ikke forlades uden tilladelse fra vagthavende lokomotivmester.

Bytning af tjeneste må kun finde sted efter tilladelse fra tjenestefordelingen.

2.4.6 Regler for anbringelse i tur af lokomotivpersonalet

2.4.6.1 Almindelige bestemmelser

Turvalgslisten udarbejdes før kørselsfordelingerne for vinterkøreplanen er fastlagt således:

Lokomotivpersonale i 17., 18. og 19. lrm opføres i anciennitetsrækkefølge efter første forfremmelsesdato i 17. lrm. (Ved evt forfremmelse fra 13. lrm til 19. lrm sker indplacering efter forfremmelsesdato blandt de i 17. lrm indplacerede).

Såfremt der er ledig plads i tur, anbringes den pågældende straks i tur, ellers kan turet først opnås ved førstkommande turvalg.

Lokomotivpersonale i 9., 10., 13., 15. og 16. lrm opføres i anciennitetsrækkefølge efter første indplacering i denne. Kørelærere i 16. og 19. lrm, uden anciennitet til anbringelse i fast tur, kan placeres på den yngstes, næst yngstes o s v plads i tur, så længe han har elever til uddannelse.

Lokomotivpersonale i 9., 10., 13., 15. og 16. lrm anbringes ved forflyttelse til andet maskindepot i reserven og har først adgang til at stemme sig i fast tur ved førstkommande turvalg, såfremt der ikke forinden er pladsledighed.

Turvalgslisterne for det enkelte maskindepot forelægges herefter tjenestefordelingen til godkendelse og fremlægges på opholdsstuen mindst 8 dage før turvalget afsluttes. Det skal af listerne tydeligt fremgå hvilken dato og tidspunkt turvalget afsluttes. Umiddelbart efter indleveres listerne til tjenestefordelingen af den stedlige repræsentant for DLF.

Hvert enkelt må på turvalgslisten fremsætte ønske om mere end én tur, og det må endvidere af listen fremgå, i hvilken rækkefølge de forskellige ture foretrækkes, så der ved eventuel tilbagerykning kan tages hensyn til andet og tredje ønske.

Et turvalg er normalt bindende i et år.

Foranliggende turønsker kan forlanges slettet, hvis det sker senest 60 dage efter turvalg.

Ved væsentlige ændringer i turene kan DLFs stedlige repræsentant anmode tjenestefordelingen om afholdelse af nyt turvalg. Kan dette ikke imødekommes af tjenestefordelingen videregives sagen øjeblikkeligt af tjenestefordelingen til generaldirektoratet, der foranlediger en drøftelse af sagen med DLF inden 8 dage.

Det påhviler tjenestefordelingen at underrette fraværende lokomotivmænd om turvalgs afholdelse. Har en lokomotivmand herefter ikke fremsat sine ønsker, anbringes han i tur, evt reserven efter samråd med den stedlige repræsentant for DLF.

Ved turbesættelse imødekommes den i anciennitet ældstes ønsker først, derefter den næstældste o s v. Er der ingen ansøgere til en tur, besættes den med den yngste i anciennitet.

Sker der udvidelse i en eller flere ture foretages oprykning efter turvalgslisten. Ledige pladser besættes herefter med den eller de ældste, der kan komme i betragtning.

Så længe plads i en tur endnu ikke er ledig, besættes den med personale fra reserven i ca 5 uger ad gangen, dog ikke under 30 dage.

Den pågældende, der midlertidig placeres i tur efter foranstående, har pligt til at meddele tjenestefordelingen, når afløsningen har været 30 dage.

For lokomotivpersonale i 9., 10., 13., 15. og 16. lrm gælder følgende:

Uanset foranstående begrænsede bestemmelser, er der ved hvert turvalg fri adgang til at søge mellem samtlige ture, herunder reserven og pågældende placeres i disse efter sin anciennitet på afstemningstidspunktet.

Ved turvalg er alle pladser ledige. Endvidere er der ledig turplads når indehaveren

- på grund af særlige omstændigheder er taget ud af tur,
- er forflyttet,
- er død,
- ikke er tjenestegørende mere efter at have søgt eller fået sin afsked.

Sker der indskrænkninger i turene, skal den i anciennitet yngste rykke ud først, derefter næst yngst o s v efter at tilbagerykning har fundet sted, efter de på turvalgslisten anførte ønsker er opfyldt.

Enhver lokomotivmand, der har den fornødne uddannelse, er pligtig til lejlighedsvis at fremføre tog med andre trækkræfter end den pågældende i sin daglige tjeneste betjener.

Det påhviler tjenestefordelingen i samråd med den pågældende, at tilrettelægge sådan tjeneste til mindst gene for begge parter.

2.4.7

Lokomotivførerrapport

For at imødekomme såvel driftstjenestens som maskintjenestens krav til tograpportering skal der i forbindelse med enhver togfremførsel udfyldes en lokomotivførerrapport eller elf-tograpport.

På rapporten skal gøres bemærkning om, hvad der under kørslen eller ved maskindepotet særligt er bemærket vedrørende trækraften, om fejl eller mangler ved banen, signalgivningen eller bremsningen af toget, om uregelmæssigheder ved overkørselsanlæg samt om enhver uregelmæssighed, der i øvrigt er iagttaget.

I bemærkninger om skinnedbrud, overkørselsanlæg, skud eller stenkast mod toget m v angives det nøjagtige sted ved km sten, overkørsels nr eller lignende. Endvidere angives de nærmeste stationer evt signal nr, mellem hvilket stedet er beliggende.

Er der sket anmeldelse til politiet om forbrydelser mod banens sikkerhed, tyveri og lignende, angives dette tillige på rapporten.

Der gøres ligeledes bemærkning, når værktøj bortkommer eller beskadiges, samt når bortkommet værktøj genfindes.

Da oplysningerne fra lokomotivførerrapporten er af afgørende betydning for belysning af den enkelte dags toggang og skal bruges ved udarbejdelse af forskellige statistikker er det vigtigt, at rapporten udfyldes og afleveres umiddelbart efter den præsterede kørsel.

Om udfyldning i øvrigt henvises til blanketblokkens omslag.

2.4.8 Anvisninger og påbud

Det anbefales lokomotivføreren at anvende sikkerhedsfodtøj med skridsikre såler.

Det er forbudt

- at læne sig ud af vinduet på trækraften under kørsel gennem tunneller, under vejbroer og ved passage af remiseporte o l
- at køre på eller af drejeskiver eller skydebroer, før der haves sikkerhed for, at disse står »ret« for spor der holdes på eller køres til, og er sikret i denne stilling
- at køre med en højere hastighed end 5 km/t fra og til drejeskiver og skydebroer
- at betjene trækraften fra bageste førerrum på maskindepotets område, også i de tilfælde, hvor der medgives en hjælper til rangering
- at medtage cykler o l på lokomotiver og motorvogne
- at anvende privat radio/båndspiller i førerrummet.

2.4.9 Behandling af udleverede rekvisitter og lignende

Personalet skal omgås forsvarligt med udleverede rekvisitter og lign.

Det til lokomotivpersonalet udleverede tjenesteur vedligeholdes af DSB, men indehaveren er ansvarlig for dets behandling. Beskadiges uret ved uforsigtighed fra indehaverens side, skal han selv betale urets reparation.

Der udleveres tjenestetasker til alt lokomotivpersonale. Tjenestetasken vedligeholdes af DSB og ønske om udskiftning eller reparation må stiles til lokomotivmesteren.

Ved forflyttelse skal personale - inden afrejsen til det nye tjenestested - aflevere det lånte håndklæde.

Ved afsked eller død skal tillige afleveres tjenesteur, uniforms genstande (efter de i uniformsregulativet givne regler), tryksager samt eventuelt frikort.

2.5 Vognmester (vm)

2.5.1 Myndighedsforhold

Vognmesterens nærmeste foresatte er lederen af det pågældende maskinområde.

Vognmesteren er foresat for det ved vognopsynet tjenstgørende personale.

Hvor der ved samme vognopsyn er stationeret flere vognmestre uddelegeres opgaverne mellem dem efter aftale med lederen af maskinområdet.

2.5.2 Arbejdsopgaver

Vognmesterens arbejdsopgaver omfatter

- tilsyn med og arbejdsfordeling for vognopsynets personale
- uddannelse af prøveansatte
- tilsyn med vedligeholdelse og reparation af vognmateriel
- tilsyn med bygninger, anlæg m v.

Ved større uheld skal vognmesteren snarest muligt begive sig til uheldsstedet for at assistere hjælpevognslederen, særligt for så vidt angår eftersyn og opmåling af evt afsporede vogne.

Det arbejde, der udføres af vognopsynets tjenestegørende personale ledes, fordeles og tilses af vognmesteren i fornødent omfang, og det tilstræbes, at hver mand kommer til at udføre det arbejde, hvortil han er bedst egnet.

De udsendte instruktioner og meddelelser angående tjenesten videregives snarest efter modtagelse til det ved vognopsynet stationerede personale efter de givne retningslinjer.

Vognmesteren skal i særlig grad sørge for god uddannelse af personale, der er ansat på prøve. Han skal lære dette personale således at kende, at han kan afgive fyldestgørende bedømmelse.

Opmærksomheden må især være henvendt på:

- overholdelse af mødetid
- flid og interesse for arbejdet
- arbejdsevne for det tildelte arbejde
- sikkerhed i arbejdets udførelse
- ordenssans og
- forhold overfor medansatte.

Vognmesteren kan i fornødent omfang retlede det ved vognopsynet stationerede personale ved mindre forseelser, men alvorlige tjenesteforsømmelser, spiritusmisbrug eller andre graverende forseelser skal indberettes snarest muligt til maskinområdet.

Vognmesteren foranlediger vognmateriellet underkastet de foreskrevne eftersyn, herunder bremseprøver, i henhold til de foreskrevne retningslinjer. (Ordre J, FVS-forskrifter H6 og H7).

Vognmesteren skal endvidere under rejser kontrollere vognenes gang og iøvrigt i særlig grad være opmærksom på sådanne fejl og mangler, der normalt kun kan observeres under kørslen.

Vognmesteren foranlediger beskadigede vogne repareret i det omfang, dette kan gøres med de til rådighed stående midler indenfor en rimelig tid.

Ved indsendelse af vogne til værksted må vognmesteren sørge for, at værkstedssedlerne er udfyldt tydeligt og at alle nødvendige oplysninger for reparationsarbejdets udførelse er påført, jf ordre J.

Forandringer ved vognmateriellet må ikke foretages uden ordre eller tilladelse fra maskinafdelingen.

Vognmesteren fører tilsyn med alle de til vognopsynet hørende bygninger, anlæg, oplag af materialer, inventar m v og må sørge for

- at der opretholdes orden på det område, der er underlagt vognopsynet
- at pladsen omkring vognopsynet holdes ren og ryddelig
- at vognopsynets inventar behandles på forsvarlig måde
- at forandringer ved de ved vognopsynet værende anlæg m v ikke foretages uden maskinområdets tilladelse.
- at der foretages periodisk aflæsning af målere for gas, vand og elektricitet. Forbruget for hver måler noteres i en bog med fornøden oversigt, for så vidt de pågældende installationer sorteres under maskinområdet
- at tekniske anlæg og hjælpemidler, som f eks rangerspil, løftebukke eller ladeanlæg, efterses og holdes i driftsikker stand.

2.5.3 Ansvar

Vognmesteren har ansvaret for, at de arbejdsopgaver der er pålagt ham udføres på økonomisk forsvarlig måde, således at trafikens afvikling ikke unødigt sinkes.

2.5.4 Tjenestetid

Vognmesterens tjenestetid fastlægges af maskinområdet.

Endvidere må vognmesteren være til stede, når arbejdet kræver det, ligesom han lejlighedsvis udenfor sin ordinære tjenestetid må sikre sig, at arbejdet ved vognopsynet udføres tilfredsstillende.

2.6 Vognopsynspersonale

2.6.1 Definition

Vognopsynspersonale omfatter det personale, der er beskæftiget ved et vognopsyn, d v s

- depotformand (dtfm)
- vognopsynsmand (vopsm)
- depotbetjent (dtbtj)
- håndværker (hvk)

Hvad der i det efterfølgende er anført for vognopsynspersonale gælder også for personale ved vognbelysningen Kh.

2.6.2 Myndighedsforhold

Vognmesteren (lokomotivmesteren/værkmesteren) er vognopsynspersonalets nærmeste foresatte.

Vognopsynspersonalet er ligeledes pligtig til at rette sig efter de ordrer, som stationen i tjenestens interesse måtte give.

2.6.3 Arbejdsopgaver

Vognopsynspersonalet foretager eftersyn og bremseprøver på vognmateriellet i det for det enkelte tjenestested foreskrevne omfang, samt afhjælper fejl og mangler i den udstrækning, dette arbejde ikke nødvendiggør indsendelse til værkstedet.

Vognopsynspersonalet foretager - efter anmodning fra stationen - eftersyn af godsvogne, der skal læsses.

Vognopsynspersonalet bør i videst muligt omfang iagttage forbikørende tog i den hensigt at opdage eventuelle skader eller uregelmæssigheder, der kan medføre fare for togsikkerheden.

Vognopsynspersonalet skal iøvrigt i det omfang, det er muligt efterse, reparere og om nødvendigt opsmøre henstående vogne på stationsområdet.

Vedrørende eftersynets udførelse henvises til de særlige eftersynsforskrifter, nærmere beskrevet i H6 og H7 bøgerne.

Som almindelig regel gælder,

- at godsvogne underkastes et sikkerhedsmæssigt eftersyn før afgang fra udgangsstationen,
- at der foretages et tilsvarende eftersyn på optagne godsvogne på mellemstationer,
- at personvogne underkastes et udvendigt, sikkerhedsmæssigt eftersyn mindst 1 gang i døgnet.
- at personvogne underkastes mellem- og bogieeftersyn efter de i ordre J anførte bestemmelser.

På grænsestationer gælder de for den pågældende grænseovergang særlige regler.

På stationer, hvor der ikke er lokomotivmester eller vognmester, fører vognopsynsmændene det daglige tilsyn med de vognmestrene underlagte anlæg.

Hvad angår bremseprøvens udførelse og vognopsynets deltagelse heri henvises til bestemmelserne i SR samt »Trykluftbremsen (TB I) regler for betjening og pasning i driften«.

2.6.4. **Ansvar**

Vognopsynspersonalet er ansvarlig for, at de dem pålagte eftersyn, bremseprøver og reparationsarbejder udføres omhyggeligt og i overensstemmelse med de gældende instrukser.

Reparationer og uregelmæssigheder skal noteres i rapportbogen.

2.6.5 **Tjenestetid**

Tjenesten udføres i henhold til de gældende tjenestefordelinger og i øvrigt efter ordre fra vognmesteren.

I rundture må tjenesten ikke forlades, dersom afløseren ikke er mødt, eller der er givet meddelelse herom til vognmesteren evt stationen.

Bytning af tjenester må kun finde sted efter tilladelse fra vognmesteren.

3. **Maskindepot (mdt)**

3.1. **Areal-Område**

Grænserne mellem stationens og maskindepotets areal-områder angives ved særlige mærker, jf SR.

Udover nævnte areal-områder kan der på stationsområdet eller andetsteds på banens grund findes arealer, bygninger eller lignende, som benyttes af maskindepotet, og som derfor udtrykkeligt er underlagt dette.

3.2. **Ledelse**

De større maskindepoter ledes af en lokomotivmester.

Visse mindre maskindepoter administreres af lokomotivmesteren fra et større maskindepot. Enkelte maskindepoter ledes af en udpeget depotforstander, der har samme beføjelser som en lokomotivmester.

3.3 **Opgaver**

Maskindepoternes opgaver omfatter:

- daglig disponering af lokomotiver og lokomotivpersonale
- visse eftersyns- og reparationsarbejder på trækraftmateriel samt servicearbejder i forbindelse hermed (forsyning, rengøring m v)
- samt i et vist omfang vedligeholdelses- og servicearbejder på stationære, maskintekniske anlæg og bygninger samt diverse småkøretøjer (perronkarrer, fejmaskiner m v).

Den daglige disponering af lokomotiver og lokomotivpersonale styres centralt indenfor det enkelte maskinområde af maskindepoterne Københavns Godsbanegård, Århus og Fredericia.

En særlig opdeling er foretaget for S-togsdriften, idet personalestyringen varetages af maskindepot Københavns Godsbanegård, mens den daglige styring af S-togsmateriellet foretages af maskindepot Københavns Hovedbanegård.

I bilag 1 er angivet ledelsen af de enkelte maskindepoter.

4. **Trækraftens Betjening**4.1. **Forberedelses- og afslutningstjeneste**4.1.1 **Forberedelsestjeneste**

er det arbejde, der skal udføres af lkf, når en trækraftenhed overtages uden at personaleaflysning direkte finder sted. Arbejdet omfatter de kontroleftersyn, der er beskrevet i betjeningsvejledningen for pågældende lokomotiv, motorvogn eller traktor.

4.1.2 **Afslutningstjeneste**

er det arbejde, der skal udføres af lkf, når trækraften henstilles uden at personaleaflysning direkte finder sted. Arbejdet omfatter de kontroleftersyn, der er beskrevet i betjeningsvejledningen for pågældende lokomotiv, motorvogn eller traktor.

4.1.3 **Tider for forberedelses- og afslutningstjeneste****MV, MX, MY, MZ**

Forberedelsestjeneste	35 min
Afslutningstjeneste.....	35 min

MR

Forberedelsestjeneste	30 min
Afslutningstjeneste.....	30 min

MO

Forberedelsestjeneste	20 min
Afslutningstjeneste.....	20 min
Tillæg for varmekedel	15 min
Tillæg for olie og vand	10 min
Tillæg for sandforsyning	5 min

MT

Forberedelsestjeneste	25 min
Afslutningstjeneste	10 min
Tillæg for olie, vand og sandforsyning	10 min

MH

Forberedelsestjeneste	35 min
Afslutningstjeneste.....	15 min
Tillæg for olie-, vand- og sandforsyning	10 min

S-tog

Forberedelsestjeneste	20 min
Forberedelsestjeneste i varme-periode	60 min
Afslutningstjeneste.....	20 min

I de anførte tider er inkluderet personlig tid, dvs tid til læsning af opslag, LA, cirkulærer o l samt til udfærdigelse af lokomotivfører-rapport.

4.1.4 **Tillæg til tider for forberedelses- og afslutningstjeneste.**

For kørsel i nedenstående tilfælde forhøjes forberedelses- hhv afslutningstjenesten med 10 min:

København: Kørsel til eller fra
mdt Gb.

Århus: Kørsel mellem Århus H
og mdt Ar.

Fredericia: Kørsel fra mdt Fa.

Med det formål at yde kompensation for arbejde med ajourføring af ordreserier og øvrigt instruktionsmateriale ydes et tillæg til den daglige tjeneste på 10 min. Som hovedprincip placeres de 10 min i tilslutning til afslutningstjenesten. Placeringen kan dog undtagelsesvis finde sted i tilslutning til forberedelsestjenesten.

4.1.5 **Spadseretider**

Følgende spadseretider indregnes i tjenestetiden:

Mellem maskindepot og station i Helsingør, Gedser, Holbæk og Nykøbing F..... 5 min.

Mellem maskindepot og station i Roskilde, Kalundborg, Rødby F, Herning, Struer, Padborg, Nyborg, Frederikshavn, Esbjerg og Randers..... 10 min

Mellem maskindepot Ar og station..... 15 min

Mellem maskindepot Fa og station..... 20 min

Ålborg

mdt Ab - Ab station..... 10 min

Ab station - hotel..... 10 min

mdt Ab - hotel..... 20 min

Fredericia

mdt Fa - station..... 20 min

Personvognsrist - station..... 10 min

mdt Fa - Personvognsrist..... 10 min

mdt Fa - Afgangsrister..... 20 min

station - opholdsbygning Vejlevej..... 5 min

Odense

hv-lø 4-15 samt lø 4-12:

mdt Od - station..... 5 min

mdt Od - rangerplads..... 10 min

øvrige tidsrum:

mdt Od - station..... 10 min

mdt Od - rangerplads..... 15 min

København		
mdt gb - Kh.....	30 min	
mdt gb - Kmp.....	10 min	
mdt gb - Blv.....	10 min	
mdt gb - Tx.....	10 min	
mdt gb - Vx.....	10 min	
mdt gb - Dbt.....	15 min	
Korsør		
mdt KØ - KØ station.....	10 min	
mdt KØ - Tårnborj.....	20 min	
Næstved		
mdt Næ - Næ station.....	5 min	
mdt Næ - Ringstedvej.....	10 min	

4.1.6 Personaleskift

Ved personaleskift overtager lokomotivføreren trækraften i køreklar stand. Lokomotivførers personlige tid er

ved tiltrædelse.....	15 min
ved fratrædelse.....	10 min
ved fratrædelse for rangerlokomotiver.....	5 min

4.2 Betjeningspersonale

Som fører må kun anvendes personale, der har gennemgået den for betjening af den pågældende trækraft fastsatte uddannelse og bestået foreskrevne prøver og attestkørsel, jf det anførte i Uddannelseshåndbogen.

For kørsel på strækningen gælder endvidere, at der på de enkelte strækninger, som selvstændigt tjenestgørende lokomotivfører kun må anvendes personale, der har erhvervet sig det fornødne kendskab til strækningen i begge retninger.

Normalt vil 1 a 2 ture over strækningen i hver retning være tilstrækkeligt, afhængig af strækningens karakter. men afgørelse heraf ligger hos den pågældende selv, idet han må skrive under på at være strækningkendt. Det påhviler derefter pågældende lokomotivfører selv at annullere denne erklæring, hvis det bliver nødvendigt som følge af, at han i længere tid ikke har kørt på strækningen, eller som følge af indførte ændringer på strækningen.

Erklæringen opbevares hos tjenestefordelingen og følger pågældende lokomotivfører ved evt forflyttelse til andet maskinområde.

4.3 Bevægelser med trækraft

Lkf må ikke foretage nogen som helst bevægelse med et tog på egen hånd, medmindre fare er til stede, i hvilket tilfælde han skal handle efter konduite.

Der er - bortset fra faretilfælde - forbudt lkf at foretage bevægelser med trækraft uden for mdt's område uden tilladelse (evt signal fra rangerleder).

Lkf må ikke forlade førerpladsen, f eks for at gå til en telefon, uden at toget er sikret mod utilsigtede bevægelser ved afbremsning.

4.4 Lokomotivførers placering i toget

Hvis hastigheden er over 25 km/t skal lokomotivføreren fra en førerplads i spidsen af toget kunne

- betjene alle virksomme trykluftbremser
- manøvrere alle arbejdende trækraftenheder

Manøvreringen af trækraftenhederne skal bestå i

- at kunne dirigere trækraften, så vidt muligt direkte (herunder gennem styreledninger) og ellers indirekte ved signaler gennem brummerledning.
- at kunne afbryde trækraften, enten direkte (herunder gennem styreledninger) eller indirekte ved bremsning med togets automatiske trykluftbremse

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

Opstår sådanne fejl i styreledningstog, at trækraften ikke kan manøvreres fra en førerplads i spidsen af toget, må toget videreføres til nærmeste station, hvor trækraftenheden kan blive omrangeret til togets forende. Der forholdes således:

- styreledningsforbindelsen afbrydes
- togføreren betjener trækraftenheden efter lokomotivførers anvisninger
- lokomotivføreren betjener togets bremser fra førerpladsen i spidsen af toget. Er trækraften MO skal der være 2 mand i forreste førerrum
- hastigheden må ikke overstige 25 km/t.

4.5 Dødmansanordning

Det er forbudt at fremføre tog énmandsbetjent over strækningen, når dødmansanordningen er uvirksom, og lokomotivføreren skal underskrive en erklæring (blanket Ma 4) om at være bekendt hermed, samt om følgerne ved overtrædelse af forbudet.

Tog, hvori flere førerpladser er indbyrdes forbundet med styreledninger, må ikke fremføres énmandsbetjent, såfremt betjeningshåndtag er påsat på andre førerpladser end den, hvorfra den pågældende betjening (bremsebetjening eller manøvrebetjening) skal foregå.

I tilfælde hvor lokomotivføreren på énmandsbetjent trækraft - på grund af uregelmæssigheder - må foretage indgreb, der kan have indvirkning på dødsmandsanordnings funktioner, skal han inden viderekørsel kontrollere

- at bremsen træder i funktion
- at trækraften bliver slået fra og
- at dieselmotoren går i tomgang eller standser,

når dødsmandsanordningen ikke aktiveres.

Om dødsmandsanordningernes indretning og virkemåde henvises til betjeningsvejledningerne for de enkelte litra.

I tilfælde, hvor ovennævnte 3 betingelser ikke alle er opfyldt, kan det dog tillades at videreføre toget med uvirksom dødsmandsanordning på betingelse af, at lokomotivføreren tilkalder en anden lokomotivfører, der er kendt med betjeningen af pågældende trækraft, og som tager plads som »2. mand« i førerrummet under kørslen.

Kan sådan lokomotivfører ikke skaffes, kan toget dog videreføres med uvirksom dødsmandsanordning, såfremt en anden lokomotivfører, togtjenestemand eller anden ved DSB ansat opholder sig som »2. mand« ved siden af lokomotivføreren i førerrummet og forinden er instrueret i standsning af motoren og betjening af bremsen, samt har underskrevet en erklæring (blanket Ma 132) om at have modtaget sådan instruktion. Lokomotivføreren skal altid være i besiddelse af nævnte blanket.

Når dødsmandsanordningen er uvirksom, må den ledsagende »2. mand« ikke forlade førerrummet under kørslen på strækningen.

Kan »2. mand« ikke skaffes, skal toget meldes nedbrudt.

Ved ankomst til maskindepot eller ved personaleskifte påhviler det den fratrædende lokomotivfører at underrette maskindepotet hhv afløseren om, at dødsmandsanordningen er uvirksom, samt om hvilke indgreb, der er foretaget.

Lokomotivføreren skal foretage bemærkning om det passerede på lokomotivførerrapporten med angivelse af, hvad der er foretaget, og hvem der har været »2. mand« i førerrummet, idet pågældende kvittering afleveres sammen med lokomotivførerrapporten.

I tilfælde, hvor tog fremføres over strækningen af rangerlokomotiver litra MH med gearret indstillet til hastighed »30 km/t, hvorved dødsmandsanordningen bliver uvirksom, skal lokomotivet være 2-mandsbetjent.

4.6 Brug af fløjten (Tyfonen)

Fløjten skal benyttes til at give signaler eller vække opmærksomhed, når der viser sig hindringer på banen, eller der er særlig anledning til at anvende forsigtighed, såsom i stærk tåge, under snefog, foran meget befærdede overkørsler, i kurver hvor der ikke haves udsigt fremad samt i øvrigt på steder hvor afgivelsen af »Giv agt«-signalet måtte være særligt påbudt eller foreskrevet i sikkerhedsreglementet. Unødvendig anvendelse af fløjten skal undgås.

Signaler med fløjten skal afgives kort og tydeligt i overensstemmelse med sikkerhedsreglementet, så de ikke kan misforstås, og det er forbudt at lade den i nogle signaler anvendte lange tone lyde længe, end det er nødvendigt, for at den kan skelnes som »lang tone«.

Hvis fløjte eller tyfon ikke kan betjenes fra forreste førerrum, må toget kun fremføres med en hastighed på 25 km/t.

4.7 Ildslukkere og deres betjening

Der henvises til brandinstruks (forkortet udgave) af 1962, som er oplagt på opholdsstuerne.

4.8 Bremsens betjening

Der henvises til forskrifterne i TB I og SR.

Henstående trækraft skal sikres ved håndbremse eller fjederbremse.

Trækraft, der står på drejeskive eller skydebro, skal være forsvarligt afbremset.

4.9 Ophold i trækraftens førerrum under kørsel

4.9.1 Generelt

Foruden det tjenstgørende lokomotivpersonale herunder lokomotivinstruktører må følgende tage ophold i førerrummet under kørsel,

- lokomotivpersonale under indøvelse,
- personale, der i forbindelse med rangering skal opholde sig i førerrummet,
- lokomotivpersonale, der er beordret passagerrejse, men kun med den tjenstgørende lokomotivførers accept. Sådan lokomotivpersonale påtager sig herved samme sikkerhedsmæssige ansvar som den tjenstgørende lokomotivfører.
- personale fra banetjenesten og elektrotjenesten i særlige tilfælde, f eks ved eftersyn af strækningen.
- personer med særlig skriftlig tilladelse, men kun såfremt der efter den tjenstgørende lokomotivførers skøn - eller dersom en foresat er til stede efter dennes skøn - er plads i førerrummet.
- i MR-tog samt ikke personførende tog med togfører skal tjenstgørende togpersonale opholde sig i det bageste førerrum.

Lokomotivføreren skal i alle tilfælde på lokomotivførerrapporten oplyse, hvem der har haft ophold i trækraftens førerrum.

Overholdes ovennævnte ikke vil lokomotivføreren blive draget til ansvar efter gældende bestemmelser.

Opmærksomheden henledes samtidig på, at lokomotivføreren skal kontrollere, at personer, der er berettiget til at opholde sig i førerrummet, er forsynet med gyldig rejsehjemmel.

Såfremt lokomotivføreren er i tvivl om rejsehjemlens gyldighed, kan spørgsmålet forelægges togføreren til afgørelse.

4.9.2 Udstedelse af skriftlig tilladelse

Permanente tilladelser udstedes på blanket B 72 a. Engangstilladelser udstedes på blanket B 72 b. I alle tilfælde skal tilladelsens indehaver være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, der skal forevises for lokomotivføreren. (Blanketterne er vist på bilag 2).

Blanket B 72 a giver tilladelse til ophold i førerrum uden særlige betingelser.

Blanket B 72 b giver kun tilladelse til ophold i førerrum, når opholdet finder sted under ledsagelse af en ingeniør, en lokomotivinstruktør eller en ekstra lokomotivfører.

De omhandlede tilladelser gælder kun, hvis der efter lokomotivførerens skøn - eller dersom en foresat er til stede, efter dennes skøn - er plads i førerrummet.

4.10 Trækraftens betjening af andre end lokomotivpersonalet

Når overordnet personale under kørsel i trækraftens førerrum lejlighedsvis betjener køretøjer, har lokomotivføreren ikke desto mindre det fulde ansvar med hensyn til sikkerheden og skal ufortøvet gøre den overordnede opmærksom på, hvad der er nødvendigt at foretage i så henseende.

Dersom den overordnede er en lokomotivinstruktør, har han det fulde ansvar for både maskinen og sikkerhedstjenesten, såfremt der ikke er truffet særlig aftale med den ordinære lokomotivfører.

4.11 Udkig fra trækraften

Lokomotivføreren skal under sin betjening af trækraften til enhver tid holde grundig udkig, således

- skal han, når han bemærker en hindring på banen eller (iagttager) et stopsignal, der gælder for hans tog, bringe toget til standsning foran hindringen hhv signalet
- skal han, i usigtbart vejr ved kørsel på steder med dårlig oversigt, og hvor han må være særligt agtpågivende, gøre passende brug af fløjten af hensyn til baneafdelingens personale under deres arbejde på fri bane
- skal han være opmærksom på signaler fra tog- og stationspersonale, så disse signaler kan besvares og omgående efterkommes. Vedr. afgangsproceduren henvises til SR
- bør han i muligt omfang foretage kontrol af sporskifter.

Når der opholder sig 2 mand i førerrummet skal der foretages repetition af signaler.

4.12 Bestemmelser vedrørende manuelt betjente overkørsler

Når bommene ved en manuelt betjent overkørsel underfor stationsområdet er lukket, modtager lokomotivføreren fra ledbevogtningspersonalet et underretningssignal.

Dette vises ved, at ledbevogtningspersonalet med front mod toget udstrækker armen. I mørke og usigtbart vejr bevæges hvidt lys fra side til side.

Lokomotivføreren pålægges ikke noget ansvar for evt manglende observering af tegn fra ledbevogtningen, og der påhviler ham ikke at afpasse togets hastighed, så standsning foran en manuelt betjent overkørsel altid er mulig.

Såfremt lokomotivføreren bemærker, at bommene ved en manuelt betjent overkørsel er åbne, skal han

- bremse toget
- afgive fløjtesignal »giv agt«

Standser toget foran en manuelt betjent overkørsel skal det føres langsomt over under afgivelse af fløjtesignal »giv agt«.

Standser toget ikke foran en manuelt betjent overkørsel, og der ikke er andre komplikationer fortsættes kørslen.

Melding om åbenstående bomme gives på den første togtølgestation. Planmæssigt gennemkørende tog må om fornødent standse for at afgive denne melding. Hvis lokomotivføreren er underrettet om åbenstående bomme, se SIN.

4.13 Togfremførelse

4.13.1 Togenes belastning

Den vægt, trækraften normalt kan belastes med over de forskellige strækninger og i de forskellige togarter, er angivet i TIB.

Skal et tog fremføres af en trækraft af andet litra end bestemt ved kørselsfordelingen, skal der i betimelig tid gives meddelelse til togledelsen, for at der kan tages hensyn dertil ved fastsættelse af den togvægt, toget skal belastes med.

4.13.2 Anvendelse af frontlanterner

Vedrørende lanterneføring henvises til SR

Om dagen skal alle frontlanterner være tændt på fuld styrke.

Om natten er det ikke nødvendigt med fuld styrke i mere end én frontlanterne, normalt den øverste.

Ved kørsel og ophold på stationsområder, ved passage af modgående tog, ved kørsel parallelt med landevej samt i øvrigt på steder, hvor det kraftige lys i frontlanterne skønnes at kunne være til gene for andre, skal frontlanterne nedblændes.

4.13.3 Sanding

Det må erindres, at sporskifter påføres stærkt slid ved brug af sanding, og at omstilling af sporskifterne kan vanskeliggøres. Brug af sanding sådanne steder bør derfor undgås.

Overdreven brug af sanding må ikke finde sted, da dette kan medføre, at de ved sporisolationerne opnåede afhængigheder mellem signaler og sporskifter kommer i uorden og sikkerheden derved forsvinder.

4.13.4 Hastighed under indkørsel

Når et tog nærmer sig en station eller et andet sted på banen, hvor hastigheden skal nedsættes, eller det skal standse, skal lokomotivføreren i tide nedsætte hastigheden så meget, at han er fuldstændig herre over toget og kan standse dette på rette sted. Han må derved tage hensyn til sigtbarheden, skinnernes tilstand, togets størrelse, banens faldforhold m v.

4.13.5 Beskædigelser eller mangler ved banen

Hvis lokomotivføreren under kørslen bemærker, at der ved sporet, sporskifter, signaler m v er fejl eller mangler, skal han underrette den første station, han kommer til, hhv FC.

Kan de konstaterede fejl eller mangler medføre fare for togsikkerheden - f eks ved skinnebrud, dæmningssskred, højvande, pludselige tøjbrud og lign - skal lokomotivføreren fremføre toget med største forsigtighed og standse for så hurtigt som muligt at give underretning gennem nærmeste telefon på strækningen eller evt direkte til personale, der træffes på linien.

4.13.6 Uheld under kørslen

De foranstaltninger der skal træffes i anledning af uheld under kørslen findes angivet i SR og UR.

I øvrigt gælder, at lokomotivføreren

- i tilfælde af nedbrud skal sikre toget på foreskrevet måde
- skal undersøge, om der findes tilskadekomne og yde disse hjælp
- skal drage omsorg for materiellet og evt tilkalde hjælpemaskine
- skal videregive oplysninger om uheldet så kort og klart som muligt og kun medtage oplysninger, som har betydning for de dispositioner, der skal træffes.
- ved mindre uheld må skønnes, om toget kan videreføres til nærmeste station, hvortil hjælp kan tilkaldes
- når hjælpemaskine er tilkaldt, kun foretager, hvad der er nødvendigt for, at maskinen kan køre »død« eller tom.

I samtlige førerrum er anbragt en kortslutningsstrop. Denne anvendes, når et tog ekstraordinært er standset på den fri bane, og lkf ikke umiddelbart kan konstatere, om nabospor er frit.

Opstår der ild i trækraften, må ilden bekæmpes med alle til rådighed stående midler. Er der fare for, at ilden skal brede sig til eventuelle personvogne, skal disse afkobles og fjernes fra trækraften.

Lokomotivpersonalet må bekæmpe ilden med de på trækraften anbragte ildslukkere. Optræder ilden i maskinrummet, må tilførsel af olie afbrydes. Har ilden antændt de elektriske apparater, kabler m v, afbrydes hovedafbryderen for batteriet. Hvis ildslukkerne bliver opbrugt, benyttes kølevandsbeholdningen og evt vandbeholdningen i varmesystemet.

Frembyder ilden, når den opdages, ikke umiddelbar fare for passagerernes sikkerhed, men dog har et sådant omfang, at den ikke kan slukkes med trækraftens egne ildslukkere, vil det ofte være rigtigt at køre ind til nærmeste station, hvor der er lettere adgang til assistance fra stationspersonale, brandvæsen m v, og hvor der altid vil kunne skaffes vand og spande til slukning af ilden.

Når materiel har været afsporet, skal hjulene eftermåles, forinden det indlemmes i tog, da man ellers kan risikere ny afsporing, hvis akslerne er bøje, og dette ikke er bemærket.

4.13.7. Slæbende bremses

Når der er konstateret vogne med slæbende bremses, skal lokomotivføreren afhjælpe dette. Såfremt vognene er stillet til ledning, skal lokomotivføreren, inden kørslen genoptages, sikre sig, at der ikke er for store flader på hjulene samt at sprængringen er intakt.

4.14 Sneforhold

4.14.1 Afgivelse af melding

Lokomotivføreren skal under sneforhold afgive melding til første station evt FC, når sneforholdene på de af ham passerede strækninger truer med at vanskeliggøre toggangen.

Denne pligt er så ubetinget, at gennemkørende tog skal standse for at afgive meldingen.

4.14.2 Meldingens indhold

Det er særlig betydningsfuldt for bedømmelse af, om kørsel med motorvogne og lyntog skal foregå med nedsat hastighed eller helt skal indstilles, at det af meldingen fremgår, om der på banen findes driver af løs sne i større højde over skinnetop eller - selv i ringe højde - fast aflejret sne, f eks sne iblandet jord.

4.14.3 **Kørsel med motorvogn og lyntog**

Hvis sneen ikke kan skubbes ud til siderne, f. eks. under kørsel igennem udgravninger, må togene ikke søges forceret igennem drierne.

Forcingen må heller ikke ske, hvis lokomotivføreren iagttaget eller undervejs bliver underrettet om, at forholdene er ugunstigere end tidligere meddelt, f. eks. jordfygning.

4.14.4 **Standingsnning foran signaler**

Ved kørsel under sneforhold bør togene så vidt muligt ikke standses, hvor banen ligger i en udgravning, men helst på en dæmning, selv om man derved kommer til at holde i en temmelig stor afstand fra signalet.

4.14.5 **Rydning med sneplov m v**

Som førere af sneplovtog m v anvendes personale under banetjenesten, og togene fremføres efter de i SR foreskrevne regler.

4.14.6 **Særlige foranstaltninger for kørsel ved snelæg**

Der henvises til bestemmelserne i vinterinstruks om de særlige foranstaltninger, der træder i kraft under indtrædende snelæg m v.

4.15 **Rangertjeneste**

Reglerne for rangering findes i rangerreglementet.

4.16 **Reservetjeneste**

Det fremgår af UR på hvilke stationer, der skal være reservelokomotiv til stede.

Lokomotivføreren skal opholde sig ved maskindepotet og må kun forlade dette, når reservelokomotivet tilkaldes eller for at udføre tjenester, som ifølge tjenestefordeling eller efter ordre fra en foresat, er pålagt ham. Lokomotivføreren er ansvarlig for, at reservelokomotivet står med tilstrækkelige beholdninger af brændolie og kedelvand m v og klargjort således, at det i påkommende tilfælde kan afgå så hurtigt som muligt.

Når et reservelokomotiv er benyttet, skal - om muligt - et andet snarest klargøres til overtagelse af reservetjenesten. Der skal også forsøges tilkaldt en lokomotivfører til overtagelse af vagten.

Om reservelokomotivets benyttelse gælder i øvrigt følgende:

På stationer med fast hjælpevognsvagt må der kun disponeres over reservelokomotivet i anledning af nedbrud og til fremførelse af hjælpetog.

5. **Vognopsyn (vops)**

5.1 **Vognmesterstrækninger**

5.1.1 **Maskinområde København**

Københavns Hovedbanegård

Københavns Hovedbanegård, Belvedere og Helgoland opstillingsbanegårde.

Vognmestre og vognopsynsmænd på Københavns Hovedbanegård, Belvedere og Helgoland opstillingsbanegård.

Københavns Godsbanegård

Samtlige strækninger under maskinområde København med undtagelse af strækningerne Næstved-Rødby Færge og Nykøbing Falster-Gedser, og stationerne Helsingør og Korsør.

Vognmestre på Københavns Godsbanegård.

Vognopsynsmænd på Københavns Godsbanegård, Nørrebro, Østerport og Glostrup.

Vognmestrene på Københavns Godsbanegård varetager med 2 mobile arbejdskolonner reparation mv af vognmateriellet på stationer i deres tilsynsområde.

Helsingør

Helsingør station
Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Helsingør
vognopsynsmænd i Helsingør.

Korsør

Korsør station
Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Korsør,
vognopsynsmænd i Korsør.

Rødby Færge

Rødby Færge-Næstved (inkl)
Gedser-Nykøbing Falster
Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmestrene i Rødby Færge.
Vognopsynsmænd i Rødby Færge, Gedser, Nykøbing Falster og Næstved.

Vognbelysningen Københavns Hovedbanegård

Værkmesteren ved vognbelysningen fører tilsynet med person-, post- og rejsegodsvognsmateriellets vognelektiske anlæg.

Håndværkere, depotformænd og depotbetjente ved Københavns Hovedbanegård, Belvedere og Helgoland opstillingsbanegårde.

5.1.2 **Maskinområde Fredericia**

Nyborg

Nyborg - Marlslev (ekskl)
Vognmestre og vognopsynsmænd i Nyborg

Odense

Marslev-Tommerup-Assens
Odense-Svendborg
Ringe-Fåborg
Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Odense
Vognopsynsmænd i Odense

Fredericia

Vojens (ekskl)-Fredericia-Vejle-Brande
Tommerup (ekskl)-Fredericia
Vognmestre i Fredericia, vognopsynsmænd i Kolding og Fredericia

Padborg

Padborg-Vojens
Rødekro-Åbenrå
Vojens-Haderslev
Tønder Øst (ekskl)-Tinglev-Sønderborg og Fynshav
Vognmester i Padborg, vognopsynsmænd i Padborg og Sønderborg

Esbjerg

Lunderskov (ekskl)-Skjern (ekskl)
Tønder H-Bramming-Grindsted
Tønder H-Tønder Øst
Vognmestre i Esbjerg, vognopsynsmænd i Esbjerg og Tønder H

5.1.3 **Maskinområde Århus**

Århus H

Vejle (ekskl)-Århus H-Langå-Hobro (ekskl)
Skanderborg-Herning (ekskl)
Århus-Grenå
Langå-Viborg
Viborg-Løgstør
Randers-Ryomgård
Vognmestre i Århus, vognopsynsmænd i Århus og Randers

Ålborg

Randers (ekskl)-Frederikshavn (ekskl)
Vognmester i Ålborg, vognopsynsmænd i Ålborg

Frederikshavn

Vognmestertjenesten udføres af lokomotivmesteren i Frederikshavn, vognopsynsmænd i Frederikshavn

Struer

Skjern-Struer-Thisted
Skjern-Videbæk
Skjern-Herning
Holstebro-Herning-Brande (ekskl)
Struer-Viborg (ekskl)
Skive-Glyngøre
Vognmester i Struer. Vognopsynsmænd i Struer og Herning.

Herning

Herning-Avlum
Viborg-Langå (ekskl)
Brande (ekskl)-Silkeborg
Brande (ekskl)-Herning-Viborg-Løgstør
Silkeborg-Skjern (ekskl)
Vognmester i Herning, vognopsynsmænd i Herning og Viborg

5.2

Ledelse

Større vognopsyn ledes af en vognmester. Vognbelysningen Kh ledes af en værkfører, der er underkastet samme regler som gælder for vognmestre.

På visse stationer varetager lokomotivmesteren tillige vognmestrens funktioner.

5.3

Opgaver

Vognopsynenes opgaver omfatter:

- eftersyn af tog og vogne i driften (bremseprøve mv)
- mindre reparationsarbejder på vogne
- bogieeftersyn
- dagligt eftersyn
- mellemeftersyn
- elektrisk eftersyn af vogne
- togforvarmning
- eftersyn og reparation af maskintekniske installationer, især VVS-arbejde.

I bilag 1 er angivet ledelsen af de enkelte vognopsyn.

6. **Vognmateriel**6.1 **Forsøg på vognmateriellet**

Maskinafdelingen er den eneste instans, der kan iværksætte forsøg på vognmateriellet.

Vognmateriel, der som følge af iværksatte forsøg afviger fra standarden, mærkes ved opslag (beskiltning) og/eller påskrift, så forsøget kan følges af alle, for hvem det har betydning.

Vognopsynet er pligtig at følge forsøgsmateriellet i driften, samt i de enkelte tilfælde at indrapportere i et nærmere aftalt omfang.

6.2 **Forskrifter vedrørende det rullende materiel**6.2.1 **Smøreskemaer**

I smøreskemaet RIV tegning nr 4, fig 3, angiver tallene i de øverste felter årets måneder. Hvis vognen sidst er smurt i august, er dette angivet ved en påskrift i feltet under 8. Påskriften til venstre for felterne angiver smørefristen. Hvis denne påskrift f.eks. er 4 M (dvs 4 måneder), og vognen sidst er smurt i august, skal næste smøring altså finde sted i december samme år.

Når smøring af vogne med tidssmøring finder sted, anføres dette i smøreskemaet (måned og sted).

Når smøring af en sådan vogn er foretaget, overstreges den tidligere smørepåskrift, og en ny smørepåskrift påføres i feltet under den måned, hvor smøring er foretaget. Dette gøres på begge sider af vognen.

Maskinområdet fastsætter, hvilke vognopsyn, der skal varetage smøringen af disse vogne.

6.2.2 **Internationale varmekoblinger**

Når vognopsynet udskifter en defekt halvkobling på en fremmed vogn med en DSB tilhørende halvkobling foretages følgende:

- 1) den med DSB-erstatningshalvkobling forsynede fremmede vogn beklæbes på begge vognsider med blanket N (A 524 a)
- 2) den aftagne fremmede halvkobling beklæbes ligeledes med blanket N og indsendes til hvl 40 hhv 50
- 3) genpart af blanketten (»N«) sendes direkte til hvl 40 hhv 50.

Når vognopsynet aftager en fremmed kobling fra en DSB-vogn indsendes koblingen beklæbet med blanket N samt kopi af blanket N til hovedlager 40 hhv 50.

Tilbagesendelsen af aftagne fremmede varmehalvkoblinger til ejendomsbanen varetages af hvl, der foretager afstemning af regnskabet over internationale varmekoblinger og foranlediger evt. erstatningskrav fremsat overfor de respektive fremmede forvaltninger.

Se bestemmelserne herom i RIC.

6.2.3 **Varmeapparater**

Eftersyn foretages efter reglerne i »Varmevejledning«, almindelig del (V-al).

6.2.4 **Togbelysning**

Eftersyn foretages efter reglerne i »Vejledning i brugen af el-anlæg i jernbanevogne«.

6.2.5 **Rapportering af beskadigelser og mangler****Samtlige vogne**


Reparationer af over en times varighed og hvor der samtidigt kræves udfærdiget Ma 61 altid

Type 2

- a. Alvorlige uheld med omfattende beskadigelser på vognmateriellet **Ma 61**
- b. Beskadigelser m.v. der formodes at stå i forbindelse med mangler ved konstruktion eller vedligeholdelse (revision) **Ma 61**
- c. Beskadigelser der er forårsaget af 3. mand må ikke repareres, såfremt udgiften hertil overstiger kr 20.000, før skaden er besigtiget af skadevolderens forsikringsselskab **Ma 61 og type 2**
- d. Skader af sikkerhedsmæssig karakter **Ma 61**

OBS: For materiel under garanti skal alle fejl og mangler indberettes.

Godsvogne

- a. Beskadigede private vogne **Ma 61**
- b. Beskadigelser (f.eks. varmløbning) forårsaget ved forkert læsning, herunder overlæs **Ma 61**
- c. Private og udenlandske vogne der har fået monteret danskejede  -mærkede reservedele. **Ma 61**

Alle reparationer på EUROP-vogne såvel tilhørende DSB som udenlandske baner (af hensyn til international afregning).

Type 2

Falder skadens opståen ind under ovenstående pkt a, b eller c benyttes tillige

Ma 61

Vejledning i brug af Ma 61

- Ad 1 Udfyldes såfremt en blanket type 2 er anvendt
 Ad 2-9 Udfyldes altid
 Ad 10 Udfyldes, såfremt der er benyttet vogndelev på fremmede vogne
 Ad 11 Udfyldes, såfremt der er en privatejet vogn eller en skade, hvor DSB kan rejse erstatningskrav f eks overfor 3. mand.
 Ad 12 Her oplyses, hvordan en vogn er beklæbet, hvad enten den er hjemsendt, dirigeret til værksted eller andet vognopsyn for reparation.
 Ad 13 For EUROP-vogne, der er hjemsendt efter regler i overenskomstens § 26.
 Ad 14 For RIV-vogne, hvor det har været nødvendigt at rekvirere reservedele
 Ad 15 Udfyldes når beskadigede vogndelev fra RIV-vogne hjemsendes
 Ad 16 Udfyldes, såfremt det drejer sig om en svært beskadiget vogn
 Ad 17 Hvilke beskadigede vogndelev, der er hjemsendt, samt andre oplysninger der formodes kan have interesse.

Indsendelse af Ma 61

Ma 61 indsendes ad tjenstlig vej til mo med kopi direkte til rsk/v. Mo fordeler modtaget Ma 61 til andre afdelinger.

6.2.6 Person-, post- og rejsegodsvogne

I forbindelse med periodisk eftersyn (udvidet bogieeftersyn) foretages indberetning af konstaterede fejl og mangler i henhold til de derom til enhver tid gældende regler.

6.2.7 Godsvogne

EUROP-vogne behandles efter reglerne i »EUROP-overenskomsten«.

Interfrigo-vogne behandles efter reglerne i »Interfrigo-overenskomsten«.

Øvrige vogne behandles efter reglerne i RIV.

7. Fællesopgaver for maskindepoter og vognopsyn

7.1 Eftersyn og afprøvning af kæder

Alle istandsættelser og styrkeprøver af taljekæder, krankkæder, og løse kædestykker (kædestropper) skal foretages i værkstedet, Nyborg. Alle kæder, der ønskes istandsat eller prøvet, skal derfor forsynes med tydeligt mærke, indsendes til nævnte værksted. Samtidig sendes ad tjenstlig vej på blanket B 83 en meddelelse til vko om indsendelsen. De på blanketten forlangte oplysninger skal gives så nøjagtigt som muligt.

Nyanskaffede kædetaljer skal prøves og registeres i værkstedet, Nyborg, før de tages i brug.

Senest når der er forløbet 2 år (for mekanisk drevne kæder kun 1 år), efter at kæderne sidste gang var til istandsættelse eller styrkeprøvning, skal de atter indsendes for at blive eftersat og prøvet med hensyn til styrke, uanset om de trænger til istandsættelse ellet ej.

Kæder og kædestropper fra hjælpevogne skal dog kun underkastes periodisk prøvning hvert 4. år, samtidig med at hjælpevognen revideres. Disse kæder og kædestropper skal desuden altid prøves, såfremt de antages at have lidt overlast. Hvis kæden ikke har været benyttet i en vogns revisionsperiode, hvilket kan konstateres ved, at kædens ender er sammenbundet med ubrudt plombe, skal kæden ikke prøves, men kun kædeattesten fornyes af værkstedet, Nyborg.

Vko har ansvaret for, at de under deres områder (vko og mo) værende kæder rettidigt indsendes til de periodiske prøvninger. Dette gælder ligeledes for de på hjælpevognene værende kæder, der skal indsendes til periodisk prøvning samtidig med, at hjælpevognene revideres.

Maskinområdet har ansvaret for, at kæder og kædestropper fra de i området stationerede hjælpevogne ekstraordinært prøves efter formentlig beskadigelse.

Enhver kæde, der istandsættes, er underkastet styrkeprøve, forinden den afsendes fra værkstedet.

Enhver kæde, der efter endt istandsættelse og prøvning udgår fra værkstedet, er på begge de næstyderste leds ene side forsynet med et mærke, der angiver det træk, hvormed kæden må belastes, og på leddets anden side forsynet med et nummer, der svarer til prøveattestens løbe-nr.

Har en kæde således på leddets ene side mærkerne B 4,50 t og på leddets anden side N 5624, er kædens tilladelige belastning 4,50 t, og kæden har løbe-nr 5624. Kædens nummer forbliver uforandret og ændres ikke ved de periodiske prøver.

Hver gang en kæde udsendes fra værkstedet, Nyborg, efter at være prøvet eller undersøgt, sendes kædeprøveattest til pågældende bruger.

Inden en ny kæde tages i brug skal den være undersøgt i værkstedet, Nyborg, og mærket på den ovenanførte måde. Såfremt en indsendt kæde kasseres og erstattes med en ny, skal attesten indeholde oplysning om den kasserede kædes løbe-nr.

7.2 Eftersyn og prøvning af ståltøve

Eftersyn af ståltøve, der bruges til ophejsning af byrder, f. eks. i kraner og lignende, foretages en gang om måneden, og som almindelig regel gælder, at et tov må kasseres og udveksles med et nyt, når en enkelt vinding (dugt, kordel) er brudt, eller når der fordelt over de forskellige dugter på et kortere stykke af tovtets længde er sprængt så mange tråde, som en dugt i det pågældende tov består af.

Et tov kan godt være slidt glat eller blankt, uden at man behøver at kassere det.

Ved anskaffelse af heromhandlede ståltøve skal rekvirenten sikre sig, at den for hvert tov forlangte brudstyrke dokumenteres ved værkscertifikat, således at en ydeligere undersøgelse af brudstyrken kan undlades. Fremkommer der mistanke om, at tovene fra en bestemt leverandør ikke svarer til de opgivne brudstyrker, vil disse kunne undersøges ved indsendelse af ca. 1 m af det pågældende tov til laboratoriet, København.

7.3 Trykluftbeholdere og hydroforer

For så vidt angår de beholdere, der ikke hører til VVS-anlæg gælder, at værkstedsområdet i øst og maskinområderne Århus og Fredericia er ansvarlige for, at de af Arbejdstilsynet udarbejdede bestemmelser for trykprøver mv. overholdes.

Indtræffer der sprængning af en beholder, skal dette uophødeligt meldes til fabriksinspektøren, og anlægget skal så vidt muligt henligge urørt, indtil fabriksinspektøren har foretaget en undersøgelse på stedet.

Bremse-trykluftbeholdere på det rullende materiel henhører alene under DSB's tilsyn. De efterses og trykprøves af værkstederne i henhold til bestemmelserne i »Trykluftbremsen (TB IV)«, kapitel 5.

Maskintjenestens organisation

Maskintjenesten (mtj)

Maskintjenestens sekretariat (mts)

Driftsplanlægningssektion (drp) Kørselsfordelingen (kfd)

Driftstekniksektionen (drt)

Maskinområde København (mo Kh)	Maskindepot København Godsbanegård (mdt Gb)	Maskindepot Helgoland Maskindepot Roskilde (mdt Hgl) (mdt Ro)
	Maskindepot Korsør (mdt Kø)	Maskindepot Kalundborg (mdt Kb) Vognopsyn Korsør (vops Kø)
	Maskindepot Rødby Færges (mdt Rf)	Maskindepot Gedser (mdt Ge) Maskindepot Næstved (mdt Næ) Vognopsyn Rødby Færges (vops Rf) Vognopsyn Gedser (vops Ge) Vognopsyn Nykøbing F (vops Nf) Vognopsyn Næstved (vops Næ)
	Maskindepot Helsingør (mdt Hg)	Vognopsyn Helsingør (vops Hg)
	Maskindepot Københavns Hovedbanegård (mdt Kh)	
	Vognopsyn Københavns-Hovedbanegård (vops Kh)	
	Vognopsyn Belvedere (vops Belv)	
	Vognopsyn Godsbanegården (vops Gb)	Vognopsyn Østerport (vops Kk) Vognopsyn Nørrebro (vops Nø) Vognopsyn Glostrup (vops Gl)
	Vognopsyn Helgoland (vops Hgl)	
	Vognbelysningen Københavns Hovedbanegård (vbl Kh)	

Maskinområde
Fredericia (mo Fa)Maskindepot Nyborg
(mdt Ng)Maskindepot Odense
(mdt Od)Maskindepot Padborg
(mdt Pa)Maskindepot Esbjerg
(mdt Es)Vognopsyn Nyborg
(vops Ng)Vognopsyn Fredericia
(vops Fa)

Vognopsyn Padborg

Vognopsyn Esbjerg

Vognopsyn Odense (vops Od)

Maskindepot Haderslev (mdt Had)
Maskindepot Tønder (mdt Tdr)

Vognopsyn Kolding (vops Kd)

Vognopsyn Sønderborg (vops Sdb)

Vognopsyn Tønder (vops Tdr)

Maskinområde Århus
(mo Ar)Maskindepot Århus
(mdt Ar)Maskindepot Herning
(mdt Hr)Maskindepot Struer
(mdt Str)Maskindepot Ålborg
(mdt Ab)Vognopsyn Århus
(vops Ar)Vognopsyn Struer
(vops Str)Vognopsyn Ålborg
(vops Ab)Vognopsyn Frederiks-
havn (vops Fh)Maskindepot Randers (mdt Rd)
Maskindepot Viborg (mdt Vg)Vognopsyn Randers (vops Rd)
Vognopsyn Viborg (vops Vg)

Vognopsyn Herning (vops Hr)

Maskindepot Frederiks-
havn (mdt Fh)

Forevises på forlængende

DSB
Apafd

nr.

TILLADELSE

til ophold i førerrum under kørsel

på strækningen

før hr.

Tilladelsen har gyldighed til

Stempel
B 72 a

Underskrift
Se bagsiden

Tekst på bagside af blanket B 72a

Dette kort må ikke benyttes af andre end den, på hvis navn, det lyder, og ihændehaveren må desuden være forsynet med billet, frikort eller fripas, der skal forevises for den tjenstgørende lokomotivfører.

Notater

A series of horizontal lines for writing, forming a ruled page on a light brown notepad. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. On the right side of the page, there are four circular punch holes, two of which are visible on this page, indicating it is part of a binder.